This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

Das Buch vom Pferde

von

Graf Wrangel.

FRED M. YOUNG
COLLECTION

STEENBOCK MEMORIAL LIBRARY

3-B-8 #976 3-B-

270 I
3 Bde.

3-B-8

Frh. v. Wurmenfeld.

Das Buch vom Pferde.

Ein Handbuch

für

jeden Besitzer und Liebhaber von Pferden

von

Graf C. G. Wrangel.

Erster Band.

Dritte vermehrte und verbesserte Auflage.

Mit 608 Abbildungen in Holzschnitt, 11 Kunstbeilagen
und dem Portrait des Verfassers.

Stuttgart.
Verlag von Schickhardt & Ebner.
(Konrad Wittwer.)
1895.

Alle Rechte vorbehalten.

Druck von A. Bonz' Erben in Stuttgart.

AUN3953

Vorwort zur dritten Auflage.

Die Thatsache, daß „**Das Buch vom Pferde**“ binnen 5 Jahren drei Auflagen erlebt hat, verleiht mir das Recht mit einiger Befriedigung auf die bisherigen Erfolge meiner Arbeit hinzuweisen. Das alte Sprichwort „Rast' ich, so rost' ich“ gilt jedoch auch hier. Soll „Das Buch vom Pferde“ verbleiben was es gewesen — ein zuverlässiger Ratgeber in allen Fällen, wo gediegene hippologische Kenntnisse erwünscht oder unentbehrlich — so muß jede neue Auflage dem für die Zeit ihres Erscheinens maßgebenden Standpunkt der Pferdekunde angepaßt werden. In diesem Sinne habe ich sämtliche Kapitel der nun vorliegenden dritten Auflage einer genauen Durchsicht und teilweisen Umarbeitung unterzogen. Auch sind überall wo es not that, neue Illustrationen dem Texte einverleibt oder die früheren durch besser gelungene ersetzt worden. Es ist demnach thatsächlich eine bedeutend „vermehrte und verbesserte Auflage“, die ich hiermit den Fachgenossen übergebe.

Der Erfolg wird lehren, ob es mir auch diesmal gelungen, das vorgesteckte Ziel zu erreichen.

Und nun schließlich noch Eines. Autoren, die bestohlen werden, sollten sich darüber nicht beklagen, sondern freuen. „In einer Gegend, in welcher kein Waldfrevel vorkommt, hat der Wald keinen Wert“, schrieb einst ein geistvoller Schriftsteller. Diesem Ausspruche stimme auch ich bedingungslos bei. Dem literarischen Freibeuter das Handwerk zu legen, bleibt aber darum doch die Pflicht jedes rechtlich denkenden Mannes. Ich konstatire daher die Thatsache, daß zwei ungarische Professoren, die Herren Béla Kovácsy und Karl Monostori, in ihrem 1889 zu Kaschau erschienenen Lehrbuche, „A ló és annak tenyésztése“ (Das Pferd und dessen Zucht), „Das Buch vom Pferde“, sowohl was den Text wie auch was die Original-Illustrationen betrifft — von den letzteren wurden 66 Stück stillschweigend annektirt — in ungenirtester Weise ausgebeutet haben, ohne ihre Quelle, bezw. den Verfasser, dessen geistige Arbeit sie sich angeeignet, auch nur ein einziges Mal zu nennen. Das ungarische Gesetz bestraft solches Gebahren nicht. Es bleibt mir somit nichts anderes übrig, als an den Richterstuhl der öffentlichen Meinung zu appelliren. Daß ich hierbei die ritterliche ungarische Nation auf meiner Seite haben werde, ist mir keinen Augenblick zweifelhaft gewesen.

Der Verfasser.

Inhalts-Verzeichnis.

Seite

Einleitung 3

Erstes Kapitel: Die Fütterungslehre 5
- Der Hafer 5
- Der Mais 14
- Die Gerste 15
- Der Buchweizen 16
- Der Weizen 17
- Der Roggen 17
- Der Leinsamen 18
- Die Pferdebohnen 18
- Die Mohrrüben 19
- Die Kartoffeln 20
- Die Topinamburknollen 20
- Das Heu 21
- Die Grünfütterung und der Weidegang 28
- Das Laub 33
- Das Stroh 34

Die künstlichen Futtermittel 35
- Die Kleie 35
- Die Mehltränke 37
- Der Ölkuchen 38
- Das Fleischmehl 39
- Die Malzkeime 42
- Das Brot 42
- Die Gewürze 43
- Das Wasser 46

Die Futterordnung 50

Zweites Kapitel: Die Putzpflege 56

Drittes Kapitel: Die Bewegung 86

Viertes Kapitel: Der Stall 93
- Die Futterkammer 163
- Die Sattel- und Geschirrkammer 166

Seite

Fünftes Kapitel: Die Stallunfugenden des Pferdes 172
Das Koppen (Krippenbeißen, Aufsetzen, Luftschnappen) . . 172
Das Zerreißen der Decken 177
Das sich Festlegen der Pferde im Stande 179
Das Zurücktreten aus dem Stand 180
Das Schlagen an die Standwände und Pfeiler 182
Das Kronentreten 184
Das Scharren mit den Vorderfüßen 185
Das Schwanzjucken 185
Das Augenscheuern 186
Das Weben 187
Das Ausstreuen des Haferfutters 187
Das Streufressen 188
Böse Pferde 188
Der Transport des Pferdes zu Land und zu Wasser . . 199

Sechstes Kapitel: Die Behandlung der Wagen, der Geschirre, der Reitzeugs u. s. w. 213
Die Pflege der Wagen 213
Die Pflege der Geschirre 222
Die Behandlung der Sättel und des Reitzeuges 231

Siebentes Kapitel: Die Reitkunst 238
Der Sattel 246
Die Zäumungslehre 254
Das Satteln und Aufzäumen 287
Das Aufsitzen 294
Die Zügelhaltung 297
Der Sitz 303
Übungen für den Sitz 305
Übungen im Balanciren 306
Übungen für die Beine und Füße 306
Aufsitzen ohne Bügel 307
Absitzen ohne Bügel 307
Allgemeine Übungen 308
Die Reitpferde 330
Die Geschmacks- und Etikettevorschriften 332
Das Reiten der Damen 334
Die Dressur des Reitpferdes 367

Achtes Kapitel: Die Fahrkunst 382
Der Wagenbau 406
Die Theorie des richtigen Gebrauchs der Zugkraft 414
Die Beschaffenheit und Zusammensetzung der Geschirre . . 433

Seite

Das An- und Ausſpannen 459
Die Fahrkunſt 479
Das Zweiſpännigfahren 504
Das Fahren mit Vieren 515
Das Tandem- und Randomfahren 521
Das ſechsſpännig Fahren vom Bock 529
Die Fahrregeln bei beſonderen Gelegenheiten und Ereigniſſen 532
Die Unarten der Wagenpferde 540
Das Fahren auf größere Diſtanzen 579
Das Wagenpferd 584
Geſchmacks- und Etikettregeln 587
Die Dreſſur des Wagenpferdes 596

Neuntes Kapitel: Das Hauptſächlichſte der Anatomie und Phyſiologie des Pferdes 608
Die Knochenlehre 609
Die Muskeln 612
Die Gefäße 614
Die Nerven 619
Die Verdauungsorgane 621
Die Leber und die Milz 625
Die Atmungsorgane 627
Die Harnorgane 632
Die Geſchlechtsorgane 633

Die Sinnesorgane 636
Das Auge 636
Das Gehörorgan 641
Die Haut 644
Der Taſtſinn (Gefühl) 647
Der Geſchmacksſinn 648
Der Geruchsſinn 648
Das Seelenleben 649
Die Bewegung 651

Zehntes Kapitel: Die Zahnlehre 660

Das Buch vom Pferde.

Einleitung.

Das Pferd iſt unſer edelſtes und nützlichſtes Haustier. Unentbehrlich für den Wohlſtand, die Sicherheit, die Bequemlichkeit und das Vergnügen der Menſchen, verrichtet es willig jede Arbeit, die ſeine Kräfte nicht überſteigt.“ — Dieſe oder ähnliche Sätze wurden uns ſchon auf der Schulbank beigebracht. Es fällt auch keinem Menſchen ein, deren Wahrheit zu bezweifeln. Und dennoch, dennoch müſſen wir es uns alle eingeſtehen, daß gerade das Pferd, wenn es von der Natur mit der göttlichen Gabe der Sprache ausgerüſtet worden wäre, begründete Urſache hätte, dem Menſchengeſchlecht ſeine Undankbarkeit vorzuhalten.

Kein Bauer wird ſeine Kuh vernachläſſigen, denn geht's der Kuh ſchlecht, ſo nimmt ihr Milchertrag mit reißender Geſchwindigkeit ab. Man ſpart auch nicht bei der Fütterung des Maſtviehs, denn das lebende Gewicht des Ochſen kann in Mark und Pfennig ausgedrückt werden; aber tagtäglich gegen die einfachſten und wichtigſten Grundſätze der Pferdepflege zu ſündigen, erſcheint ſo Manchem als etwas ganz Selbſtverſtändliches, denn auch der mißhandelte Gaul verrichtet geduldig die ihm auferlegte Arbeit.

Wenn nun auch Rohheit in vielen Fällen die Urſache iſt, daß das Pferd ſo oft jene umſichtige Pflege entbehren muß, welche der Menſch den übrigen Haustieren zu teil werden läßt, dürften doch Unwiſſenheit und Vorurteile des Pferdes ſchlimmſte Plagegeiſter ſein. Wir ſehen dies am deutlichſten auf dem Gebiete der täglichen Stallpflege. Hand auf's Herz — wie viele Privatſtälle gibt es wohl, in denen eine in jeder Hinſicht rationelle Pferdewartung ſtattfindet? Ich fürchte, deren Anzahl iſt verſchwindend klein.

Soll dieſen ſchreienden Übelſtänden abgeholfen werden können, muß das ganze Gebiet der Pferdekunde auch dem praktiſchen Manne zugänglich gemacht werden. Hierzu nach Kräften beizutragen, erſchien mir eine ſchöne, dankbare Aufgabe.

„Mehr Licht" ſei künftig die Loſung der Pferdefreunde. Eine der gewöhnlichſten Entſchuldigungen für das Beſtehen der hier gerügten Mißverhältniſſe wird damit ihre Anwendbarkeit verlieren.

Erſtes Kapitel.

Die Fütterungslehre.

Es iſt nicht thunlich, nur mit Beihilfe chemiſcher Analyſen den Nährwert der verſchiedenen Futtermittel feſtzuſtellen. Jedes Futter muß natürlich eine gewiſſe Menge nährender Beſtandteile enthalten; aber hieraus folgt durchaus nicht, daß ein Futtermittel, welches jene Nährwerte in größter Menge enthält, auch am meiſten nutzbringend für das Tier ſein wird. Die Schmackhaftigkeit, Verdaulichkeit, Freiheit von allen geſundheitsſchädlichen Eigenſchaften und viele andere Umſtände müſſen ebenfalls berückſichtigt werden, wenn es gilt, den praktiſchen Wert eines Futtermittels zu beurteilen. Die Chemie iſt alſo eine beachtungswerte, aber keine unfehlbare Ratgeberin und müſſen ihre Anweiſungen erſt dem Urteil der Erfahrung unterworfen werden.

Der Hafer.

Von allen Futtermitteln, die wir dem Pferde vorlegen, iſt Hafer das gewöhnlichſte und beſte. Der Hafer iſt für das Pferd was das Fleiſch für den Menſchen. Sein größter Vorzug beſteht darin, daß er alle notwendigen Nährſtoffe in der paſſendſten Form und Zuſammenſetzung enthält. Guter Hafer iſt rein, hart, trocken, glänzend, geruchfrei (der neuem Hafer anhaftende Erdgeruch etwa ausgenommen) und ſchwer.* Die einzelnen Körner ſollen von ungefähr derſelben Größe ſein und dürfen nicht von einer allzuharten Hülle umſchloſſen ſein. Kurze und runde Körner ſind im allgemeinen langen und ſchmalen vorzuziehen. Die Farbe des Hafers wirkt dagegen wenig oder gar nicht auf ſeinen Nährwert ein. Sogar in engliſchen Rennſtällen, wo man doch ſehr heiklig bei der Auswahl der Futtermittel zu ſein pflegt, wird heutzutage ziemlich viel ſchwarzer Hafer verfüttert. Daß weißer Hafer dünnere Hülſen hat, ſteht jedoch feſt, und erklärt dies, weshalb man ihm in Luxus-

* Das durchſchnittliche Gewicht ſoll 22,75 Kilogramm per 0,5 Hektoliter betragen.

ställen den Vorzug gibt. Pferdebesitzer, die genötigt sind, ihren Haferbedarf auf dem Markt von unbekannten Händlern einzukaufen, sollten nie versäumen, einige Körner in den Mund zu nehmen. Guter Hafer zerbröckelt unter den Zähnen und hinterläßt im Munde weder Geschmack noch irgend welche Unreinlichkeit. Frischer Hafer ist schwerer verdaulich, führt etwas ab und nährt weniger als alter Hafer. Aus diesen Gründen sollte der Hafer nie verfüttert werden bevor nicht zwei oder drei Monate nach seiner Einheimsung verflossen. Dies gilt besonders für Luxusställe, denn edle Pferde sind für die genannte Wirkung frischen Hafers weit empfindlicher als Pferde gemeiner Rasse. In Renn- und Jagdställen ist es deshalb auch üblich den Hafer der letzten Ernte nicht vor März oder April zur Fütterung zu verwenden. Das sicherste Kennzeichen frischen Hafers ist der demselben anhaftende Erdgeruch. Außerdem sind die Körner alten Hafers gewöhnlich härter, trockener und weniger glänzend als die von frischer Ware.

Im höchsten Grade gesundheitsschädlich für das Pferd ist dumpfiger, schimmeliger, staubiger oder schlecht eingebrachter Hafer. Mehrere äußerst gefährliche Krankheiten, wie z. B. chronische Leiden in den Atmungs- und Verdauungsorganen, so wie auch gastrische und typöse Krankheiten, können infolge der Fütterung mit derartigem Hafer entstehen. Hafer, der zu früh geschnitten wurde, enthält weniger Mehl und hat deshalb nur einen geringen Nährwert. In Ermangelung gesunden Hafers oder eines passenden Surrogats für denselben, kann die schädliche Wirkung der verdorbenen Ware einigermaßen dadurch abgeschwächt werden, daß man dieselbe, nachdem sie gründlich gereinigt worden, wäscht, darauf in der Sonne oder im Backofen trocknet und dann sofort mit etwas Kochsalz und Wachholderbeermehl vermischt füttert. Es bleibt solcher Hafer aber doch nur ein Notbehelf. Dumpfiger Hafer soll durch eine Beimischung von pulverisierter Holzkohle (1 Teil Holzkohle auf 24 Teile Hafer) von seinem üblen Geruch befreit werden können. Man läßt ihn so 14 Tage liegen und säubert ihn nach Ablauf dieser Zeit auf der Windmühle.

Die oft aufgestellte Frage, ob der Hafer ganz oder in zerquetschtem Zustande verfüttert werden soll, wurde vom Direktor Dr. Brümmer-Kappeln (Angeln) auf folgende Weise beantwortet: „Wenngleich unter gewissen Verhältnissen das Quetschen des Hafers angezeigt ist, warnen wir doch im allgemeinen vor dieser Zubereitungsmethode. Es ist durchaus nicht am Platz, wenn es sich um Fütterung von Pferden handelt, die sich durch Schnelligkeit auszeichnen sollen. Für diese ist gequetschter Hafer zum Nachteil; er macht wohlbeleibt, gibt Körperfülle, aber nicht genügend Kraft und Nerventhätigkeit, zumal wenn das Quetschen nicht genügend ausgeführt wird, wenn statt Zerreißen der Samenschale, die Körner vollständig breitgedrückt, ja fast geschrotet werden. Sanson, welcher vor etwa zwei Jahren nachwies, daß

der Hafer in seiner Samenschale eine in Alkohol lösliche Substanz enthält, welche die Nerven besonders anzuregen vermag, hat auch gefunden, daß dieses sogenannte Avenin durch das Zerkleinern des Hafers bedeutend abgeschwächt wird. Will man Kraft, Ausdauer, Nerventhätigkeit, feste, straffe Muskeln, ranken Leib, also Eigenschaften, die solche Pferde, welche durch Schnelligkeit leisten sollen, besitzen müssen, dann gibt man den Hafer ganz und zwar mit einem kleinen Zusatz von Häcksel (1/4 bis 1/2 kg auf 1 kg Hafer). In gewöhnlichen Fällen setzt man auf 1/2 Kilo Hafer 1/2 bis 1 Kilo Häcksel. Der dürre Strohhäcksel, wenn richtig geschnitten, doch nicht zu kurz, ersetzt für Pferde mit gutem Gebiß gewissermaßen die Quetschmaschine; er zwingt die Pferde, den Hafer fein zu zerkleinern. Strohhäcksel ist auch nötig zur Gesundheitserhaltung. Reine Haferfütterung sagt überhaupt nicht zu. Es wurden in einem Versuche mit Militärpferden von 12 Kilo ungequetschtem Hafer nur 7 Kilo und von 6 Kilo vorgelegtem gequetschtem Hafer sogar nur 4 1/2 Kilo aufgenommen. Dabei stellte sich gleichzeitig eine große Begierde zum Strohfressen ein. Selbst Heu kann als Füll- und Reizmittel Strohhäcksel nicht vollständig ersetzen, weil das Stroh durch seine physikalische Beschaffenheit, zumal durch die in dem Halmfruchtstroh so reichlich vertretene Kieselsäure, die Wände des Verdauungsschlauches zu energischen, peristaltischen Bewegungen anregt und dadurch den Verdauungsprozeß fördert, was besonders bei Verfütterung von Schrot, Schlempe, Rüben von großem Belang ist, um Verdauungsschwäche und Verdauungsstörungen einigermaßen fern zu halten, welche bei fortgesetztem Schlappfutter sich sonst sehr leicht einstellen.

Für landwirtschaftliche Arbeitspferde, die nur langsame Arbeit zu verrichten haben, würde gequetschter Hafer die oben bezeichneten Nachteile weniger haben, aber wir dürfen nicht vergessen, daß durch anhaltende Fütterung von gequetschtem Hafer die Verdauung derart geschwächt wird, daß die Pferde späterhin nicht mehr in der Lage sind, ganzen Hafer normal, d. h. ohne Störungen in den Verdauungsorganen zu verarbeiten. Pferde, welche an gequetschten Hafer gewöhnt sind, dürfen also nicht ohne allmählichen Übergang ganzen Hafer bekommen, was aber ein beachtenswerter Übelstand des gequetschten Futters ist. Es kann doch gar leicht passieren, daß aus Mangel an Zeit oder wegen einer plötzlichen Störung der Quetschmaschine der Hafer ungebrochen verabreicht werden muß.

Angezeigt ist das Quetschen nur in folgenden Fällen:

1) Wenn Körner an Tiere verfüttert werden sollen, die ein mangelhaftes Gebiß besitzen (Fohlen, die noch nicht über ein halbes Jahr alt sind, oder solche, die im Zahnwechsel stehen, alte Pferde, Pferde mit fehlerhaftem Gebiß und mit Zahnkrankheiten).

2) Für Pferde, welche gierig und hastig ihr Futter aufnehmen und deshalb

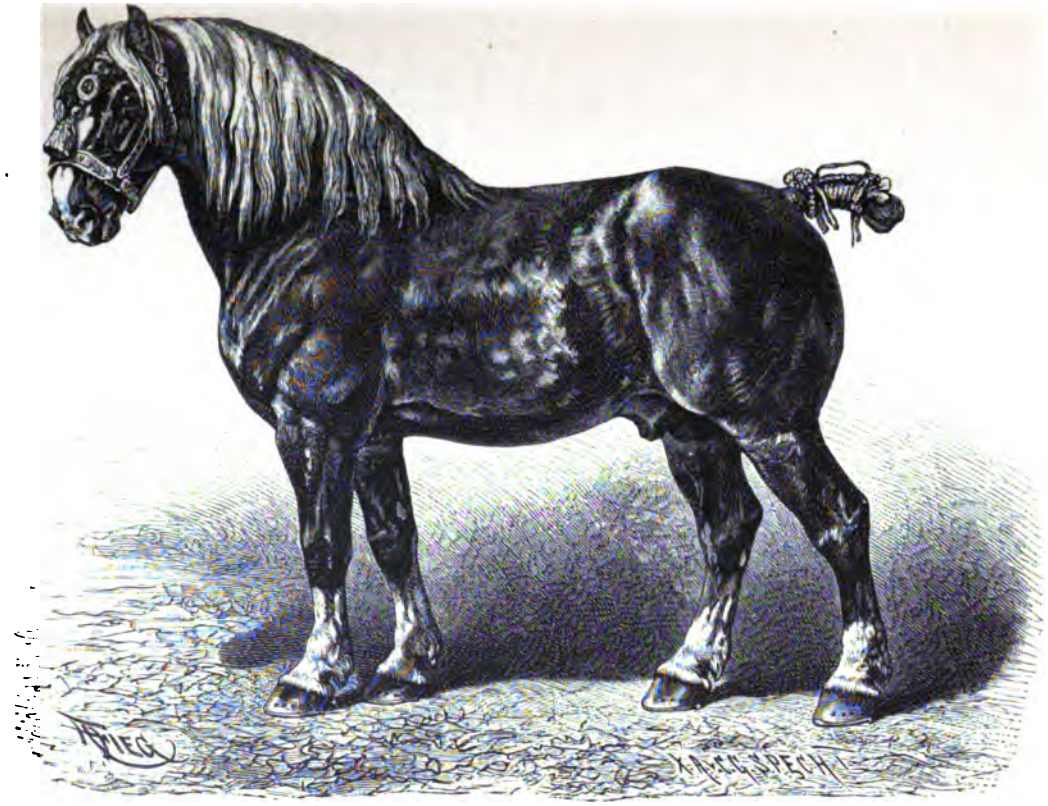
mangelhaft kauen. Es ist aber besser, bei solchen Pferden dem Hafer möglichst langen Häcksel zuzusetzen, um sie so zum langsamen Fressen zu zwingen. Geringe Anfeuchtung ist dann gewöhnlich nötig, damit die Pferde den Hafer nicht aussuchen können.

3) Wenn die Tiere wegen Mangel an Zeit möglichst rasch sich sättigen und deshalb den Hafer ohne Häcksel erhalten sollen. Mit gequetschtem Hafer können die Tiere sich in einer Stunde sättigen; die Verdauung, namentlich die Maulverdauung, wird dadurch aber abgekürzt und beeinträchtigt, und der wichtige Einspeichelungsprozeß teilweise umgangen.

4) Pferde, welche bisher gequetschtes Futter erhielten, müssen ganz allmählich an ganzen Hafer gewöhnt werden, andernfalls gehen in der ersten Zeit viel Körner ungenutzt ab; auch können Verdauungsstörungen auftreten."

Was nun meine eigene Ansicht bezüglich des hier angeregten Gegenstandes betrifft, will ich zuerst hervorheben, daß der bei der Fütterung mit ungequetschtem Hafer durch Ausscheidung unverdauter Körner entstehende Verlust bei weitem nicht so groß ist, wie man früher angenommen. Nach Haubner beträgt derselbe nur $^1/_{50}$ der Ration. Nichtsdestoweniger muß die Beimischung von Häcksel zum Haferfutter in gewöhnlichen Fällen aus den von Dr. Brümmer erwähnten Gründen als vollkommen zweckmäßig bezeichnet werden. Eine Ausnahme dieser Regel möchte ich nur unter gewissen Voraussetzungen bei Renn- und Jagdpferden eintreten lassen. Aber unter allen Verhältnissen darf der Häcksel weder in zu großer Menge noch zu kurz geschnitten dem Pferde vorgelegt werden. Eine Futtermischung in welcher so viel Häcksel eingeht, daß der Hafer beinahe vollkommen in demselben verschwindet, ist im hohen Grade unzweckmäßig und kann, abgesehen davon, daß sie den Magen des Pferdes mit einem schwerverdaulichen Ballast anfüllt, leicht Veranlassung zu Kolik und bedenklichen Verstopfungen geben.* Diese Gefahr ist desto größer, je kürzer der Häcksel geschnitten wird. Die rechte Länge ist $1^1/_2$—2 cm. Ist der Häcksel kürzer, so verschluckt das Pferd das Ganze, ohne zu kauen und die ungenügend vorbereitete, breiige Masse, die dann den Magen belastet, kann nicht anders als Störungen in dem Gesundheitszustande des Tieres hervorrufen. Eine nicht unbedeutende Erhöhung des Nährwertes kann dem Häcksel verliehen werden, wenn man ihm, dem Beispiel der Engländer folgend, eine gleiche Menge Heuhäcksel beimischt. Nicht mit Unrecht hat man in England dieser Mischung den Namen „manger meat" (Krippenfleisch) gegeben. Pferde, die sich einer nur von ihrer Freßlust begrenzten Haferration erfreuen, benötigen selten den Zusatz von Häcksel,

* Ein Zusatz von 1 Kilo Häcksel genügt für jede Körnerration.



Belgo-Franzoſe „Brillant“.

der in den meisten Fällen nur den Effekt haben würde, sie dick und schwerfällig zu machen. Unentbehrlich ist der Häcksel dagegen für Pferde, die nur wenig Hafer erhalten und deshalb auf irgend ein zur Füllung des Magens anwendbares Beifutter angewiesen sind. Dasselbe gilt von gierigen Fressern, die sich keine Zeit lassen, ihr Futter ordentlich zu kauen, sowie auch von solchen Pferden, die selbst bei gutem Futter und mäßiger Arbeit mager und aufgeschürzt erscheinen. Den besten Häcksel gibt Hafer- und Gerstenstroh; Weizen- und Roggenstroh kommen erst in zweiter Reihe. Nach „The Horse“ gilt in England folgende Mischung als ein gutes Winterfutter für Arbeitspferde: 5 Kilo Hafer mit Häcksel bestehend aus 5 Kilo Heu und 2½ Kilo Stroh. Sechs Kilo Mohrrüben und ein wenig Heu zum Abendfutter. Eine geringe Anfeuchtung des Hafers ist immer anzuraten.

Um den hie und da mit der Häckselbeimischung verbundenen Nachteilen auszuweichen und gleichzeitig eine Futterersparnis zu erzielen, hat man in manchen Ställen das Quetschen des Hafers eingeführt. Aber wie auch Dr. Brümmer hervorhebt, wird der gequetschte Hafer vom Pferde verschlungen, ohne vorher gehörig eingespeichelt und gekaut worden zu sein, und genügt dieser Umstand, um den normalen Verdauungsprozeß auf eine bedenkliche Weise zu beeinträchtigen. Außerdem kann mit Grund bezweifelt werden, daß es für den Magen des Pferdes vorteilhaft ist, eines großen Teils seiner naturgemäßen Verdauungsarbeit enthoben zu werden. Die Erfahrung lehrt, daß Pferde, die mit gequetschtem Hafer gefüttert werden, wohl an Körperfülle zunehmen, aber gleichzeitig an Lebhaftigkeit, Energie, Ausdauer und Muskelkraft Einbuße leiden. In den Rennställen ist sogar beobachtet worden, daß der gequetschte Hafer einen schädlichen Einfluß auf den Atem der Pferde hat. Will man durchaus nicht ungebrochenen Hafer füttern, ist es deshalb weit vorteilhafter, sich des sogenannten Aplatisseur (einer französischen Erfindung) zu bedienen. Diese Maschine zerreißt die Hülsen der Haferkörner, welche somit leichter von den auflösenden Magensäften durchfeuchtet werden können. Diese Zerreißung der Hülsen ist jedoch nicht die einzige Veränderung, welche die aus dem Aplatisseur hervorgegangenen Körner erlitten haben: der Kern ist von der inneren Seite der Hülse losgelöst, seine früher cylindrische Form ist platter geworden und die Mehlsubstanz hat ihren festen Zusammenhang verloren. Diese Veränderungen, sowie ein ungewöhnlicher Glanz, sind die Kennzeichen des im Aplatisseur bearbeiteten Hafers. Man könnte behaupten, daß die Körner sozusagen auf künstlichem Wege vorgekaut worden sind. Der so zubereitete Hafer unterscheidet sich aber von dem gequetschten dadurch, daß der Kern seiner Hülle nicht entblößt ist, und trägt dieser Umstand nicht wenig dazu bei, daß die Pferde sich Zeit lassen müssen, ihr Futter ordentlich durchzukauen. Die Versuche mit angerissenem Hafer zu füttern, haben in England

sehr gute Erfolge erzielt. Arbeitspferde, die mit 9 Kilo ungequetschtem Hafer gefüttert wurden, erhielten nur 7½ Kilo angerissenen Hafer und gingen weder an Kraft noch Temperament zurück, sie wurden sogar besser im Haar. Das Tränken der Pferde ist dabei nicht ohne Einfluß. Tränkt man die Pferde vor dem Haferfutter, so hat man stets eine sehr günstige Verdauung beobachtet. Gibt man den von der Arbeit zurückgekehrten Pferden gleich das Haferfutter, so ist das Fressen größtenteils so gierig, daß leicht Kolikanfälle hervorgerufen werden können.

Sehr alte und kränkliche Pferde, sowie Füllen mögen jedoch gequetschten Hafer erhalten, falls kein Aplatisseur zur Hand ist. Gesunde und im Vollgenuß ihrer Kraft stehende Pferde werden sich dagegen immer besser befinden, wenn ihnen ungebrochener oder wenigstens nur gerissener Hafer vorgelegt wird.

Schrot wirkt ebenfalls erschlaffend auf die Gedärme und sollte deshalb nur bei sehr alten Pferden mit mangelhaftem Gebiß in Anwendung kommen. Dies gilt in noch höherem Maße von Mehl. Zu entschuldigen ist Mehlfütterung nur, wenn es gilt, einem ganz abgemagerten Gaul schnell einen Schein von Wohlbeleibtheit zu verleihen. In solchen Fällen leisten Gerstenmehl, gekochte Kartoffeln, Leinsamen und Mohrrüben gute Dienste. Z. B. 6 Uhr vormittags Gerstenmehl mit gekochtem Leinsamen; 11 Uhr vormittags Mohrrüben oder gekochte Kartoffeln; 4 Uhr nachmittags gequetschten Hafer und 9 Uhr abends Gerstenmehl mit gekochtem Leinsamen. Außer diesen Futtermitteln erhalten die „Mastpferde" gutes Heu und mit etwas Mehl angerührtes Wasser. Selbstverständlich darf man nur allmählich zu einer derartigen Fütterung übergehen und überdies den zur Mästung eingestellten Pferden keine noch so geringe Anstrengung abverlangen. Denn Fett und Kraft sind sehr verschiedene Dinge.

Erwähnenswert ist, daß man neuerer Zeit in England gekochten Hafer zur Fütterung von Pferden angewendet hat. Ein hervorragender irländischer Sportsman schreibt hierüber folgendes: „Ich habe in meinem Hof einen Apparat aufstellen lassen, in welchem der Groom den Haferbedarf für zwei Tage kochen kann. Wenn der gekochte Hafer abgekühlt ist, wird er mit etwas gequetschtem Mais gemischt. Diese Mischung erhalten die Pferde zweimal täglich und scheint ihnen dieselbe trefflich zu munden, denn selten oder nie lassen sie ein Körnchen in der Krippe liegen. Den besten Beweis dafür, daß meine Methode gut ist, sehe ich darin, daß meine Jagdpferde nie schwitzen und was Ausdauer und Atem betrifft, ihresgleichen suchen. Wenn andere Pferde gänzlich ausgepumpt sind, ist an den meinigen kein nasses Haar zu entdecken. Nur ein einzigesmal geschah es, daß mein Lieblingshunter, ein Prachtgaul Namens Pleader, während einer Jagd mit den Kildare-Hunden in Schweiß geriet. Als ich nach Haus kam und dies im Stalle erzählte,

Futternormen des Kgl. Ungar. Staatsgestütes Mezöhegyes

giltig seit 1. Januar 1888.

	Hafer kg	Heu kg	Sommerstroh kg
Saugfohlen, von der 3. Woche bis inkl. der 6. Woche	0,3	—	—
„ von der 7. Woche bis zum Absetzen (halbjährig)	1	—	—
Absatzfohlen, vom Tage des Absetzens bis zum vollendeten 1. Jahr	2,25	4	2
Hengste, 1jährig bei Weidegang	2	1	2
„ „ „ Stallfütterung	3	4	4
„ 2jährig „ Weidegang	1,5	1	2
„ „ „ Stallfütterung	3	5	4
„ 3jährig „ Weidegang	2	1	2
„ in der ersten Zeit nach der Aufstellung	4,5	6	—
„ Deckhengste, während der Deckzeit	5	6	—
„ „ außerhalb der Deckzeit	4,5	5	2
„ Probierhengste, während der Deckzeit	4,5	6	—
„ „ außerhalb der Deckzeit	4	5	2
Stuten, 1jährig bei Weidegang	2	1	2
„ „ „ Stallfütterung	3	4	4
„ 2jährig „ Weidegang	1,5	1	2
„ „ „ Stallfütterung	2,5	5	4
„ 3- u. 4jährig bei Weidegang	2	1	2
„ „ „ „ Stallfütterung	3	5	4
„ in der ersten Zeit nach der Aufstellung	4	5	—
„ v. d. Einrangierung ins Gestüt bis zum vollendetem 5. Jahr	5	5	—
„ Zuchtstuten ohne Fohlen, bei Weidegang	—	3	3
„ „ „ „ „ Stallfütterung	2	6	8
„ „ tragend „ Weidegang	2	3	4
„ „ „ „ Stallfütterung	2,5	8	5
„ „ mit Fohlen „ Weidegang	2,5	3	3
„ „ „ „ „ Stallfütterung	3	8	6
„ „ interimistisch im Wagen benutzt	5	8	3
Dienst-Reitpferde	3,5	5	2
Dienst-Wagenpferde	5	8	3
Zum Verkauf aufgestellte Pferde	5	6	—

Bemerkung: Bei teilweisem Ersatz des Hafers durch anderes Kraftfutter gilt:

1 kg Hafer = 2 kg Heu,
1 „ „ = 0,75 „ Gerste,
1 „ „ = 0,75 „ Kleien,
1 „ „ = 0,60 „ Mais,
1 „ „ = 8 „ Grünfutter,

Hackfrüchte werden als Zulage (ohne Abzug von Kraftfutter) betrachtet.

wurde mir mitgeteilt, daß der Kochapparat in Unordnung geraten und die Pferde ohne mein Wissen seit drei Tagen ungekochten Hafer erhalten hätten. Wenn es eines Beweises für den praktischen Wert meiner Methode bedürfte, würde ich mir keinen besseren wünschen können. Außer dem gekochten Hafer gebe ich den Pferden gutes, angefeuchtetes Heu, etwas Mohrrüben im Winter und im Sommer ein wenig Grünfutter. Das Stallpersonal ist natürlich gegen das Kochen des Hafers, denn es ist ja unendlich bequemer, nur zur Haferkiste zu gehen und dort die bestimmte Ration zuzumessen, als das sehr umständliche Kochen zu besorgen; aber derjenige, der nach der Bequemlichkeit der Stalltyrannen frägt, thut am besten, überhaupt keine Pferde zu halten."

Obgleich ich die hier geschilderte Methode nicht versucht und mir dieselbe vom theoretischen Standpunkte aus gesehen auch mannigfache Bedenken einflößt, schien es mir doch geraten, derselben Erwähnung zu thun, denn eines Versuches scheint dieselbe jedenfalls wert zu sein.

Die Größe der Haferration muß natürlich stets von der Arbeitsleistung des Pferdes abhängig gemacht werden. Leistet das Pferd wenig oder gar nichts, so kann und soll es sich mit einem Minimalausmaß an Hafer begnügen; wird es dagegen stark angestrengt, sollte es immer so viel Hafer bekommen, als es nur fressen mag. Wünschenswert wäre, daß jeder Pferdebesitzer die Haferration seiner Pferde nach Gewicht und nicht nach Maß bestimmte, denn wird der Hafer zugemessen, ist es nicht zu vermeiden, daß dem Pferde sehr oft Unrecht geschieht. Für gänzlich unerfahrene Leser habe ich hier folgenden offiziellen Haferrationen Platz bereitet:

Das Kavalleriepferd erhält:

In Österreich:	im Frieden:	4,2	Kilo,
„ „	im Feld:	5,5	„
In Frankreich:	im Frieden:	4,2	„
„ „	im Feld:	5,6	„

Das Artilleriepferd erhält:

In Preußen:	im Frieden:	5	Kilo,
„ „	im Feld:	5,6	„
In Frankreich:	im Frieden:	3,6	„
„ „	im Feld:	5,2	„

Hinsichtlich dieser Rationen ist jedoch zu bemerken, daß dieselben in allen europäischen Staaten viel zu niedrig gegriffen sind und daß man speziell in Frankreich die ungenügende Haferportion als eine der Hauptursachen der großen Sterblichkeit unter den Armeepferden bezeichnet hat.

Beschäler erhalten: Im kgl. Hauptgestüt Trakehnen:
Vom 1. Januar bis Ende Juni: 12 Liter.
Während der übrigen Zeit des Jahres: 9 Liter.
Im hannoverischen Landgestüt Celle:
Vom 1. Januar bis 28. Februar: 5,25 Kilo.
„ 1. März „ 30. Juni: 6 „
Vom 1. Juli bis 30. Septbr.: 4,75 Kilo.
„ 1. Oktober „ 31. Dezbr.: 5,25 „
Im k. Ungarischen Hauptgestüt Kisbér:
während der Belegzeit: 5 Kilo.
außer „ „ 4,5 „
In demselben Gestüt erhalten:

säugende	Halbblut-Mutterstuten	während	der	Weidezeit	2,5	Kilo.
„	„ „	außer	„	„	3	„
trächtige	„ „	während	„	„	1,5	„
„	„ „	außer	„	„	2,5	„
güste	„ „	während	„	„	—	„
„	„ „	außer	„	„	1,5	„

Im k. Ungarischen Gestüt Bábolna erhalten:
Beschäler während der Belegzeit: 5 Kilo,
„ außer „ „ 4 „

trächtige	Mutterstuten	während	der	Weidezeit:	1,5	Kilo,
„	„	außer	„	„	2	„
säugende	„	während	„	„	1,5	„
„	„	außer	„	„	2,5	„
Einjährige	Fohlen	während	„	„	1,5	„
„	„	außer	„	„	2,5	„
Saugfohlen					1	„

Meiner Erfahrung nach braucht ein nicht übermäßig angestrengtes Reitpferd 5—6 Kilo und ein Wagenpferd je nach der Größe 4,5—6 Kilo Hafer täglich.

Als leitender Grundsatz bei der Bestimmung der Haferration möge jedoch stets festgehalten werden, daß bei besonderen Anstrengungen die Freßlust des Pferdes den einzig richtigen Maßstab für den Haferbedarf abzugeben hat. Es ist nicht zu befürchten, daß man so zur Verfütterung kolossaler Portionen genötigt werden wird. Die Erfahrung lehrt z. B., daß Renn- und Jagdpferde im Durchschnitt nicht mehr als höchstens 8 Kilo Hafer fressen, wobei jedoch zu beachten ist, daß dieser Hafer der beste ist, der für Geld zu haben. Interessant sind auch die vom engli-

schen Husarenobersten Fitzwygram behufs Erforschung der Freßfähigkeit der Pferde angestellten Versuche. Genannter Oberst suchte sich zu diesem Zwecke einen mit gesundem Appetit gesegneten Kommisgaul aus und ließ diesen nun so viel Hafer fressen als er nur vermochte. Am ersten Tage verschlang der angenehm überraschte Gaul ganze 10 Kilo, am zweiten ebenso viel, am dritten aber nur 8,5 Kilo, die drei folgenden Tage 8 Kilo und am achten Tag gar nur 7,5 Kilo.

Die Droschken- oder Cabpferde in London fressen wohl 9 und 10 Kilo Hafer täglich, d. h. mehr als ihre Stammgenossen im Renn- und Jagdstalle. Wenn man aber bedenkt, daß diese geplagten Tiere mindestens 8 Stunden täglich unter teilweise harter Arbeit im Freien zubringen, kann es nicht überraschen, daß sie keine Kostverächter sind. Wenn sich einmal Berlins Droschkengäule auch einer Haferration von 9—10 Kilo Hafer zu erfreuen haben werden, wird das öffentliche Fuhrwesen in der Reichshauptstadt aufgehört haben ein Gegenstand des Spotts für alle Nationen zu sein.

Die Haferration wird am zweckmäßigsten auf drei Futterzeiten verteilt, die, wie wir weiter unten sehen werden, so geordnet sein müssen, daß sie zu den gewöhnlichen Arbeitsstunden des Pferdes passen.

Mais.

Mais hat bereits seit längerer Zeit in Deutschland Verwendung als Pferdefutter gefunden. Ganz allgemein ist die Maisfütterung in Amerika, Mexiko, Spanien, Portugal, Italien, Ungarn und am Rhein. In der preußischen Armee hat der bekannte Sportsman, General von Rosenberg, dieses Futtermittel auch zur Fütterung an edle Pferde im größeren Maßstabe verwendet und hiermit recht erfreuliche Resultate erzielt. Während der Winterzeit erreichte er mit der Maisfütterung eine nicht unbedeutende Ersparnis und im Frühjahr zeigten sich die Pferde den Anstrengungen der Exerzierzeit vollkommen gewachsen. Auch die „Aktiengesellschaft für öffentliches Fuhrwesen in Berlin" hat größere Versuche mit der Maisfütterung gemacht. Diese wurden auf die Art eingeleitet, daß den Pferden täglich 1 Kilo Hafer von ihrer 7,5 Kilo Hafer, 3 Kilo Heu und 1,5 Kilo Häcksel betragenden Ration abgezogen und mit 1 Kilo gebrochenen Mais ersetzt wurde. Jeden achten Tag wurde ein weiterer Austausch vorgenommen, so daß im Anfang 0,5 Kilo und später 1 Kilo Mais statt der gleichen Hafermenge zur Verteilung kam, bis nach einigen Monaten die ganze Haferration durch Mais ersetzt war. Im Anfang wurde der Mais trocken und mit Häcksel vermischt gefüttert, später aber erwies es sich als vorteilhafter noch das halbe Heuquantum geschnitten zuzumischen.

Die meisten Pferde fraßen das ungewohnte Futter mit größtem Appetit; nur einige wenige konnten erst durch einen Zusatz von Weizenkleie zum Fressen vermocht werden. Der Mais wurde sehr gut verdaut und die Pferde nahmen nicht nur an Körperfülle zu, sondern gewannen auch an Kraft und Ausdauer, wobei ihr Haar sich sogar im Winter kurz, glatt und glänzend hielt.

In Ungarn verfüttert der Landmann weit mehr Mais als Hafer. Auch in Amerika wird, wie bereits erwähnt, viel mit Mais gefüttert und in Frankreich befreunden sich die Pferdebesitzer mehr und mehr mit dieser Fütterung.

Nichtsdestoweniger bleibt wohl zu beachten, daß die praktische Erfahrung mit ziemlicher Bestimmtheit dargelegt hat, daß Mais eine herabstimmende Wirkung auf das Temperament der Pferde hat und daß die Tiere ihre Energie einbüßen, sobald dem Mais ein bedeutendes Übergewicht in der Körnerration eingeräumt wird. Eine passende Ration dürfte demnach beispielsweise 3 Kilo Mais und 4 Kilo Hafer sein. Die Pferde der Berliner Pferdebahngesellschaft erhalten jedoch 3,2 Kilo Hafer und 4,8 Kilo Mais, und die der Pariser gar 5,9 Kilo Mais zu 2,5 Kilo Hafer. Die abführende Wirkung des Mais kann durch einen Zusatz von Bohnen aufgehoben worden.

Der Mais wird den Pferden stets gebrochen oder in Wasser aufgequellt vorgelegt. Diese Vorsichtsmaßregel ist unerläßlich, wenn man nicht will, daß die Zähne der Pferde durch das Kauen der harten Körner Schaden leiden und ein Teil des Futters unverdaut abgehen soll. Andererseits darf der Mais aber auch nicht so gründlich gequetscht werden, daß er eine mehlige Beschaffenheit annimmt, denn in dieser Form ist er den Pferden nicht nur weniger schmackhaft, sondern kann auch gefährliche Verstopfungskoliken hervorrufen. Ausgezeichnete Maisquetschmaschinen liefert die Firma Willsher in London und Braintree zum Preise von 20 Pfd. St.

Daß Mais infolge seiner Eigenschaft eine starke Fettbildung mit vermehrter Schweißabsonderung hervorzurufen, sowie auch die Energie des Pferdes herabzusetzen, sich nicht zur Fütterung in Renn- und Jagdställen eignet, bedarf wohl kaum der Erwähnung. Weniger bekannt aber dürfte sein, daß der Mais den Exkrementen einen höchst widerwärtigen Geruch verleiht. In dem Stall eines Gentlemans wird man sich daher mit der Maisfütterung nicht leicht befreunden.

Gerste.

Gerste ist ein sehr kräftiges Futtermittel, welches in Spanien und im Orient allgemein den Pferden statt Hafer gegeben wird. In Europa, besonders in den mittleren und nördlichen Teilen dieses Weltteils, wird jedoch mit Recht angenommen,

daß die Gerste dem Hafer als Pferdefutter an praktischem Wert nachsteht. In Frankreich, wo man umfassende Versuche mit der Verfütterung von Gerste angestellt, hat sich ergeben:

Daß die in Europa angebaute Gerste nur mit Anstrengung von den Pferden gekaut werden kann und infolge dessen ein nicht unbedeutender Teil des Futters mit den Exkrementen abgesondert wird.

Daß dieselbe herabstimmend auf die Pferde einwirkt und gleichzeitig zu einer starken Fettbildung Anlaß gibt.

Daß sie die Kraft, Schnelligkeit und Energie der Pferde in desto höherem Grade vermindert, je weniger edel die Tiere sind.

Legt man nun zu diesen Übelständen noch hinzu, daß die Gerste meistens teurer ist als Hafer, so kann wohl kaum bezweifelt werden, daß letzterem im Norden Europas unbedingt der Vorzug gebührt. Sogar in den südlichen Ländern läßt sich die allgemeine Verwendung der Gerste nur dadurch rechtfertigen, daß die Kultur des Hafers dort mit Schwierigkeiten verknüpft ist.

Gerstenmehl hat dagegen einen großen Wert als Beifutter für Absatzfohlen und Mutterstuten, sowie auch für solche Pferde, die infolge von Krankheiten in den Atmungs- und Verdauungsorganen oder aus irgend einer anderen Ursache, stark herabgekommen sind. Dieses Mehl ist nämlich nicht nur leicht verdaulich, sondern auch sehr nährend, weshalb man es mit bestem Erfolg solchen Pferden zu geben pflegt, die infolge von Überanstrengung anderes Futter nicht gehörig ausnutzen könnten.

Da Gerstenmehl leicht dumpfig wird und in diesem Zustand Anlaß zu bedenklichen Krankheiten, wie z. B. Kolik und Darmleiden, geben kann, ist es geraten, dasselbe stets an einem trockenen und kühlen Ort zu verwahren.

Buchweizen.

Dieses Futtermittel steht, sowohl was Nahrhaftigkeit als auch Verdaulichkeit anbelangt, zwischen dem Hafer und der Gerste. Der Buchweizen wird in manchen Gegenden als alltägliches Futter für Pferde verwendet. Meistens legt man ihn den Tieren in geschrotenem Zustande oder auch als Mehl vor. In letzterer Form hat er ungefähr denselben Nährwert wie Gerstenmehl.

Die Fütterung des Buchweizen erheischt jedoch eine gewisse Vorsicht, denn man will beobabachtet haben, daß mit Buchweizen gefütterte Pferde stark schwitzen, leicht an Durchfall, Kolik und Gehirn-Kongestionen (Schwindel) erkranken und außerdem zuweilen von einem knotigen Hitzausschlag befallen werden. Solche Fälle

von Futterschädlichkeit zeigen sich indessen zumeist durch eine plötzliche Veränderung des Kothes (breiig und sauerriechend) an. Die lassen sich daher durch sofortige Entziehung des Futters vermeiden.

Die gewöhnliche Ration ist 2—3 Kilo Buchweizen als Ersatz einer gleichen Quantität Hafer. Herr Oberroßarzt Straube versichert aber, daß man — allerdings unter Beobachtung des Kots — 14—17 Pfund täglich geben könne.

Weizen.

In kleinen Portionen und mit Hafer vermischt, hat Weizen die Eigenschaft, den bei Pferden während anstrengender Arbeit entstandenen Verlust an Kräften zu ersetzen. Aus diesem Grunde pflegt man auch durch den Training stark hergenommenen Rennpferden, sowie während der Deckſaison überanstrengten Beschälern, bisweilen etwas Weizen als Extrafutter zu verabreichen. Der englische Chef-Tierarzt Meyrick z. B. behauptet, daß man mit 5 Kilo Weizen täglich binnen wenigen Wochen einem heruntergekommenen Pferde vollkommen aufhelfen könne. In größeren Portionen und längere Zeit gegeben, ruft dagegen der Weizen beim Pferde leicht Kongestionen und gefährliche Entzündungskrankheiten hervor. Es ist demnach von größter Wichtigkeit, den Nährwert der Weizenzugabe genau zu berechnen, damit das Pferd von diesem konzentrirten Futtermittel nicht mehr erhalte, als ihm zuträglich ist. Die zweckmäßigste Art den Weizen zu verfüttern ist, denselben in gequetschtem Zustande mit etwas Hafer oder Strohhäcksel gemischt dem Pferde vorzulegen.

Roggen.

Roggen gibt in seiner Verwendung als Pferdefutter zu noch größeren Übelständen Anlaß als hier oben beim Weizen erwähnt wurden. Am besten paßt der Roggen für Pferde, die langsame Arbeit verrichten; aber auch bei solchen ist Vorsicht bei dieser erhitzenden Fütterung geboten. Man kocht den Roggen oder weicht ihn einige Stunden in Wasser auf und mischt ihn sodann mit Hafer, etwa so, daß $^2/_3$ Teile Hafer auf $^1/_3$ Teil Roggen kommen. Auch wenn der Roggen in geschrotenem Zustand gefüttert wird, darf er dem Pferde nicht unvermischt, sondern nur mit einem reichlichen Zusatz von Häcksel und in kleinen Portionen gegeben werden. Von größter Wichtigkeit ist es auch, sich bei der Fütterung von Roggen wohl davon zu überzeugen, daß derselbe nicht mit sogenanntem Mutterkorn vermengt ist; denn sogar geringe Quantitäten dieses giftigen, parasitischen Pilzes können

gefährliche Krankheitszustände, wie Darmentzündungen, Lähmungen, Kongestionen, bei den Pferden hervorbringen und außerdem bei trächtigen Stuten Anlaß zum Verfohlen geben.

Leinsamen.

Der Leinsamen enthält außer anderen wertvollen Nährstoffen eine große Menge Fett, welche nicht nur eine leicht abführende Wirkung ausübt, sondern auch dem Haar des Pferdes einen schönen Glanz verleiht. Sehr geschätzt ist derselbe auch als diätetisches Mittel bei Erkältungskrankheiten, sowie bei Bauch- und Blasenleiden der Pferde. Aus diesen Gründen wird der Leinsamen mit Recht bei der Aufzucht von Fohlen trotz seines hohen Preises als ein unentbehrliches Beifutter angesehen.

Die beste Art den Leinsamen zuzubereiten, ist denselben zu kochen bis er ein geléartiges Aussehen bekommen und ihn sodann ins Haferfutter zu mischen. Nach einer andern Methode wird kochendes Wasser über den Leinsamen gegossen (im Verhältnis von 5 Deziliter Wasser auf 30 Gramm Leinsamen) und dieser Aufguß, wenn abgekühlt, dem Pferde als Getränk gereicht.

Die Leinkuchen, welche, obgleich nicht so reich an Fett wie der ungepreßte Leinsamen, diesem, was den Effekt auf das Pferd betrifft, sehr nahe stehen, werden am besten in trockenem Zustande dem Haferfutter zugemischt. In Wasser aufgelöst sind sie nämlich weniger schmackhaft für das Pferd; auch werden sie in dieser Form leicht sauer, weshalb eingeweichte Ölkuchen nie länger als 24 Stunden stehen dürfen. Dieser Umstand, sowie die bei Verfütterung gebrochener, trockener Leinkuchen nahe liegende Gefahr, daß dem Pferde ein Stückchen im Halse stecken bleiben könnte, erklärt zur Genüge, daß man Pferden den Leinsamen am liebsten gekocht, mit Hafer oder auch mit nasser Weizenkleie (mash) gemischt, vorlegt.

Pferdebohnen.

Die Pferdebohnen sind außerordentlich reich an Nahrungsstoffen, aber haben in größerer Menge gegeben eine erhitzende Wirkung, die leicht zu Entzündungen und Verstopfung Anlaß geben kann. Aus diesem Grunde ist Vorsicht bei ihrer Verwendung als Extra- oder Kraftfutter geboten. Zu empfehlen sind Pferdebohnen nur für Pferde, deren äußerste Kraft in Anspruch genommen wird, sowie für in starker Verwendung stehende Deckhengste. Geradezu schädlich aber sind sie für Tiere, die an Hufentzündung, dicken Beinen und schlechtem Atem leiden. Mit Vorsicht

gefüttert, werden jedoch die Pferdebohnen ihren großen Nährwert stets bethätigen, wenn es gilt alte Pferde bei Kraft zu erhalten oder solchen Tieren, die in jeder Witterung anstrengende Arbeit zu verrichten haben, ein schnell und sicher wirkendes Kraftfutter zukommen zu lassen. In solchen Fällen wird man mit einem Zusatz von 1 und 1½ Kilo Pferdebohnen zu dem gewöhnlichen Haferfutter eine erstaunlich wohlthätige Wirkung erzielen.

Pferdebohnen sollten nie zur Verwendung kommen, bevor sie nicht ein Jahr gelegen. Im frischen Zustande sind sie nämlich nicht nur weniger nährend, sondern auch direkt gesundheitsschädlich, indem sie dann leicht Kolik verursachen. Wegen ihrer großen Härte werden die Pferdebohnen stets gebrochen verfüttert, wenn man nicht vorzieht sie einige Tage von ihrer Verwendung in Wasser aufzuweichen.

Was hier von den Bohnen gesagt wurde, gilt im großen ganzen auch von den Erbsen, obwohl letztere als ein noch schwerer zu verdauendes und hitzigeres Futter als die Bohnen zu betrachten sind.

Die Mohrrüben.

Die Mohrrüben wirken gelind abführend, befördern die Urinabsonderung, und werden mit Recht bei allen katarrhalischen und Erkältungskrankheiten, sowie auch bei solchen Leiden, die ihren Sitz in den Verdauungsorganen haben, als ein sehr wertvolles diätetisches Mittel angesehen. Da sie jedoch arm an muskelbildenden Substanzen sind und außerdem beim Pferde eine schnelle, von reicher Schweißabsonderung begleitete Fettbildung hervorrufen, eignen sie sich nicht als Futter für Pferde die schnelle, anstrengende Arbeit verrichten sollen. Pferde die keinen Hafer zu den Mohrrüben erhalten, werden bald schlaff, schwitzen viel und leiden oft an Koliken. In England will man außerdem noch die Erfahrung gemacht haben, daß Mohrrüben in größeren Mengen verfüttert, Ausschläge beim Pferde hervorrufen.

Als allgemeine Regel gilt, daß 2,5 Liter Hafer und 2,5 Liter Mohrrüben dem Pferde denselben Nutzen bringen, wie 5 Liter Hafer. Dies jedoch keineswegs aus dem Grunde, daß die Mohrrüben dem Hafer an Nährwert gleichstehen, sondern weil sie belebend auf die Verdauung einwirken. Als hauptsächliches Futter eignen sich die Mohrrüben also nicht für Pferde, wohl aber sind sie als Beifutter von großem Wert für säugende Stuten, sowie für Tiere, die an chronischem Husten, Schwächezuständen, mangelnder Freßlust, Würmern, trägem Absatz von hartem Kote, und anderen Verdauungskrankheiten leiden.

Man füttert die Rüben am besten der Länge nach in dünne Scheiben geschnitten, die zerhackt mit dem Haferfutter vermengt werden. Ein paar Hände voll

solcher Schnitten zu jedem Haferfutter ist ein mehr als genügendes Quantum für ein arbeitendes Pferd. Fohlen können jedoch je nach dem Alter eine Zugabe von 2½ bis 5 Kilo Mohrrüben per Tag erhalten. Man hüte sich aber, sei es jungen oder alten Pferden, gefrorene Rüben vorzulegen.

Kartoffeln.

Obgleich die Kartoffeln einen nicht unbedeutenden Nahrungswert besitzen, ist ihre Verwendbarkeit als Pferdefutter doch nur eine sehr beschränkte. Selbst als Beifutter können sie infolge ihrer Schwerverdaulichkeit nachteilige Wirkungen beim Pferde hervorrufen.* Dies gilt ganz besonders von rohen Kartoffeln; aber auch in gedämpftem oder gekochtem Zustande, ist die Kartoffel stets nur als ein Notfutter zu betrachten. Schon der Umstand, daß sie bei trächtigen Stuten das Verfohlen veranlassen kann, ist nicht geeignet ihr in den Pferdeställen Eingang zu verschaffen. Will man aber notwendig Kartoffeln füttern, möge man dieselben wenigstens kochen oder dämpfen und mit Hafer, Häckerling und etwas Salz gemischt zur Verwendung bringen. Daß die zu Pferdefutter bestimmten Kartoffeln weder gekeimt noch krank sein dürfen, ist selbstverständlich. Doch, wie man auch die Kartoffeln aussucht, zubereitet und verfüttert, immer bleibt doch die Gefahr bestehen, daß sie Aufblähen, Durchfälle, Kolik, Harnwinde und andere Krankheiten beim Pferde hervorrufen können. Große Vorsicht ist deshalb bei ihrer Fütterung geboten. So dürfen z. B. die Kartoffeln anfänglich nur in kleinen Portionen gereicht werden; auch ist es rätlich denselben stets eine Salzgabe beizumischen und die Pferde vor der Fütterung trinken zu lassen. Außerdem wäre noch daran zu erinnern, daß ganze oder in große Stücke geschnittene Kartoffeln dem Pferde in dem Schlund stecken bleiben können.

Bei Beobachtung aller nötigen Vorsichtsmaßregeln mögen Kartoffeln mit Nutzen als Beifutter (für 2½ Kilo Heu ca. 6 Kilo Kartoffeln) für langsame Arbeit verrichtende Pferde gemeinen Schlages gefüttert werden können. Für edle Pferde, Fohlen und solche Tiere die zu anstrengender Arbeit bestimmt sind, passen sie aber absolut nicht.

Die Topinamburknollen.

Die Topinambur, welche der Kartoffel an Nahrungswert ziemlich nahe steht, scheint den Pferden weniger zu schmecken als diese, verdient aber sonst in mancher Hinsicht den Vorzug. Sie wird roh verfüttert. Rücksichtlich der zu verabreichenden

* Weiße Kartoffeln sind am zuträglichsten. Die dunkeln und roten Sorten bekommen dem Pferde weniger gut.

Menge und des erforderlichen Nebenfutters gelten dieselben Bestimmungen wie bei den Kartoffeln. Schwere Arbeitpferde sollen sich bei 12½ Kilo Topinamburknollen, 5 Kilo Heu und 3 Kilo Hafer recht wohl befunden haben. Edlen Pferden Topinamburknollen zu geben, dürfte wohl niemandem einfallen.

Das Heu.

Das beste Heu für Pferde wächst auf kräftigem, hochgelegenem, kalkhaltigem Boden. Der Wert des Wiesenheues ist von den lokalen Verhältnissen abhängig. Bemooste, sumpfige, dicht mit Laub- oder Nadelholz bewachsene Wiesen geben z. B. ein nahezu wertloses Heu, wohingegen das Heu von wohlgepflegten, gedüngten und nicht stark beschatteten Wiesen einen großen Nahrungswert hat.

Gutes Heu zeichnet sich durch seine blaßgrüne Farbe und seinen angenehmen aromatischen Geruch aus. Außerdem ist es eher grob als fein anzufühlen, enthält eine Menge Blumen und besteht aus einer großen Auswahl verschiedenartiger Gräser. Die Anwesenheit von Klee ist immer ein gutes Zeichen. Der Geschmack des Heues soll mild und angenehm sein. Bitterer, scharfer Geschmack weist darauf hin, daß das Heu auf schlechtem, sumpfigem Boden gewachsen.

Grünfuttergewächse, die ihren Standort unter Laubholz gehabt, geben ein Heu, das durch seine langen, weichen Gräser, seine lichte Farbe und seinen Mangel an Aroma leicht von anderen Heusorten zu unterscheiden ist. Haben dieselben aber ihren Standort unter Nadelholz gehabt, so ist das Heu mit einem ausgesprochenen Terpentingeruch behaftet. Beide Sorten sind dem Pferde minder zuträglich. Dasselbe gilt von solchen Grünfuttergewächsen, die in überreifem Zustande zur Heugewinnung geschnitten wurden. Auch das sogenannte Grummet (zweiter Schnitt) eignet sich höchstens für gemeine, langsam arbeitende Pferde, die weniger darunter leiden, daß ihnen das Grummet den Schweiß aus allen Poren treibt. Kann die Fütterung mit Grummet nicht vermieden werden, sollte dasselbe aus vorgenannten Gründen wenigstens in kleineren Rationen mit Stroh oder gutem Heu vermengt gereicht werden.

Schlecht eingebrachtes Heu, das lange bei nassem Wetter im Freien gelegen, ist leicht an seinem ausgewaschenen Aussehen, seiner dunklen Farbe und dem Mangel an Aroma zu erkennen. Zu Pferdefutter ist solches Heu infolge seines geringen Nährwertes nicht geeignet. Geradezu gesundheitsschädlich aber ist unreines, staubiges, verschlammtes, rostiges oder gar schimmeliges Heu. Heu dieser Gattung gehört auf die Düngerstätte und nicht in die Raufe, falls der Besitzer es nicht rein darauf angelegt haben sollte, bei seinen Pferden Verdauungsstörungen schwerster

Art, gastrisch-nervöse Leiden, Husten, Dampf und noch mehrere andere bedenkliche Krankheiten hervorzurufen. An trächtige Stuten gefüttert, gibt solches Heu außerdem Veranlassung zu Erkrankung des Fohlens im Mutterleibe und zu Verfohlen.*

Sollte es einmal ausnahmsweise nicht vermieden werden können, den Pferden verdorbenes Heu vorzulegen, so ist das Schlechteste auszusondern und der Rest, nachdem er sorgfältig ausgeschüttelt und gelüftet worden, wenigstens 12 Stunden vor dem Gebrauch mit Salzwasser zu besprengen. Wenn das Heu dann in der frischen Luft getrocknet, möge es in Gottes Namen den armen Gäulen in die Raufe gesteckt werden. Gut wird's denselben aber auch in dieser verbesserten Auflage kaum bekommen.

Frisches Heu, das noch nicht ausgeschwitzt, ruft nicht selten Koliken und andere Verdauungsbeschwerden hervor. Je edler das Pferd, desto empfindlicher ist es für die Schwerverdaulichkeit des neuen Heues. Hat man aus Mangel an alten Vorräten keine andere Wahl, als das frisch angefahrene Heu zur Fütterung zu verwenden, gebietet die Vorsicht, dasselbe mit Stroh zu vermengen. Im November ist das Heu jedoch gewöhnlich so ausgegohren, daß es ohne Nachteil gefüttert werden kann. Wer seine Pferde in hoher Kondition haben will, wird freilich dem Beispiel des englischen Trainers folgen müssen und seinen neuen Heuvorrat erst 8 Monate nach der Ernte in Angriff nehmen. Nach 1 oder 1½ Jahre hat das Heu jedoch den größten Teil seines Nährwertes verloren. Es ist dann strohtrocken, steif und geschmacklos. Der Unterschied zwischem neuem und altem Heu tritt am deutlichsten in der Farbe, dem Geruch und der Beschaffenheit der Fibern hervor. Neues Heu hat eine frische, grüne Farbe, einen ausgesprochenen aromatischen Geruch und saftige Fibern; auch haben die in demselben enthaltenen Blumen ihre ursprüngliche Farbe noch nicht ganz verloren. Dem alten Heu fehlen diese Eigenschaften und fühlt sich dasselbe außerdem hart und steif an.

Braunheu schmeckt den Pferden außerordentlich gut. Gegen dasselbe ist nur einzuwenden, daß es die Bildung von Fett sehr begünstigt und nachteilig auf die Kondition und den Atem der Pferde einwirkt. Es ist deshalb geraten, Braunheu nur mit großer Vorsicht an solche Pferde zu füttern, von denen schnelle Arbeit verlangt wird.

Kleeheu ist eine Delikatesse für Pferde, aber wie alle Delikatessen wenig geeignet, die Arbeitskraft zu erhöhen. In größeren Mengen gegeben, macht es die Pferde fettleibig und schlaff, und wirkt auch nachteilig auf den Atem. Der erste Schnitt ist der beste.

* Staubiges Heu läßt sich jedoch dadurch retten, daß man es in frischem Wasser näßt, sorgfältig ausdrückt und dann sofort verfüttert.

Manche Verfasser empfehlen das Heu zu Häcksel zu schneiden. Dieses Verfahren ist ganz praktisch, wenn es gilt, gierigen Fressern den unentbehrlichen Strohhäcksel mit geschnittenem Heu zu vermengen, oder wenn man aus irgend einem Grunde gezwungen ist, schnell abzufüttern und deshalb Heu und Hafer auf einmal vorlegen will. Sollte aber das Heu geschnitten werden, um dem Pferde das Aussuchen der besseren Teile unmöglich zu machen, so muß der Pferdefreund gegen diese Methode Protest erheben, denn besser kein Heu als schlechtes.

Ein anderes oft angewendetes Mittel, um die Fütterungszeit abzukürzen, ist das Einweichen des Heues, oder das sogenannte Naßfüttern. Daß besagter Zweck auf solche Art erreicht wird, ist nicht zu bezweifeln. Dr. J. Brümmer (siehe „Die Zubereitung der Futtermittel für die landwirtschaftlichen Haussängetiere") beobachtete z. B. wiederholt, daß ein Pferd zum Verzehren einer Futterration in trockenem Zustande reichlich 1 Stunde brauchte, während die gleich große Portion als Naßfutter in kaum 40 Minuten aufgenommen wurde. Das Abkürzen der Futterzeit aber soll, wie der hier erwähnte Verfasser ganz richtig bemerkt, durch Verabreichung einer möglichst konzentrirten Nahrung geschehen. Außerdem sind als wesentliche Nachteile des Naßfütterns noch hervorzuheben:

1) daß hierbei der wichtige Kauungs- und Einspeichelungsprozeß nahezu vollständig umgangen wird;

2) daß das Pferd zu viel Wasser aufnimmt, was verdünnend auf die Magensäfte einwirkt, eine zu schnelle Wanderung der Nahrung durch den Darmkanal veranlaßt und schwächend auf die Konstitution einwirkt;

3) daß Pferde, die an Naßfutter gewöhnt sind, trockenes Futter nur in geringen Mengen aufnehmen und auch anfangs solches nicht gut vertragen;

4) daß sich bei Naßfüttern oft Überfütterungskoliken beim Pferde bilden;

5) das das Annässen des Rauhfutters die Pferde nötigt, auch Staub und sonstige ungeeignete, gesundheitswidrige Stoffe mit aufzunehmen.

Andererseits will man beobachtet haben, daß die Fütterung des mit Wasser durchweichten Heues, sei es mit kaltem, warmem oder kochendem Wasser, bei Bauch- und Brustkrankheiten der Pferde von großem Nutzen sein kann. Der k. preußische Kreistierarzt Voß schrieb hierüber in den „Mitteilungen aus der tierärztlichen Praxis im preußischen Staate, von Gerlach und Leisering", 2. Jahrgang, Seite 155 folgendes: „So nachteilig das Füttern des trockenen Heues in großer Quantität für dämpfige Pferde ist, ebenso vorteilhaft ist wieder das Füttern eines stark eingeweichten Heues in großer Quantität für solche Pferde. So schnell man bei einem Pferde, welches zur Dämpfigkeit Anlage hat, oder schon in gelinderem Maß an diesem Übel leidet, durch das Füttern desselben mit sehr vielem trockenem Heu die

Dämpfigkeit hervorzubringen, resp. zu verschlimmern im stande ist, fast ebenso rasch kann man den Dampf durch das Füttern eines sehr stark eingeweichten Heues in sehr großer Quantität auch wieder beseitigen. Ich bin sogar der Meinung, daß man durch ausschließliche Fütterung mit gutem und längere Zeit hindurch eingeweichtem Heu bei dämpfigen Pferden ohne Zusatz von Arzneien den Dampf früher beseitigt, als durch die Weide." *

Obgleich ich die hier ausgesprochene Ansicht eines tüchtigen Fachmannes der Mitteilung wert erachtet habe, glaube ich nicht verschweigen zu dürfen, daß ich nur geringes Vertrauen zu der von ihm empfohlenen Kurmethode habe. Meiner Erfahrung nach ist gutes Haferstroh das einzig passende Rauhfutter für dämpfige Pferde.

Was nun die Größe der Heuration betrifft, so sollte sich dieselbe stets nach der Art der sonstigen Fütterung und der vom Pferde verlangten Arbeit richten. Gemeine Pferde, die ihre Arbeit meist im Schritt verrichten und wenig Hafer erhalten, brauchen mehr Heu als edle Pferde, welche viel Hafer fressen und schnelle Arbeit verichten sollen. Große Heurationen erweitern den Magen und den Darmkanal, machen dicke Bäuche und wirken hierdurch behindernd auf den Atem und die Bewegungen des Pferdes ein. Die bei der geringsten Anstrengung schwitzenden und keuchenden Tiere kommen nicht vorwärts. Sind dagegen die Heurationen zu knapp, so kann das Pferd seinen Magen nicht gehörig ausfüllen und fühlt sich infolge dessen nie recht satt. Unter solchen Verhältnissen wird aber nicht nur das Körnerfutter nicht ordentlich ausgenutzt, sondern gewöhnen sich die stets hungrigen Tiere auch verschiedene störende Stalluntugenden an. 4—5 Kilo Heu per Pferd und Tag dürfte eine dem Bedarf mittelgroßer Pferde entsprechende Ration bilden, wobei ich jedoch von der Voraussetzung ausgehe, daß die Pferde genügend Hafer erhalten und nicht zu ungewöhnlich anstrengender Arbeit verwendet werden. Weniger als 4 Kilo Heu zu geben, ist unter gewöhnlichen Verhältnissen selten rätlich, denn wie bereits erwähnt, muß der Magen ein gewisses Volumen an Futter erhalten, wenn die Verdauung ungestört vor sich gehen und das Tier nicht Hunger leiden soll. Dies gilt indessen nicht für Rennpferde uud zwar aus dem Grunde, weil solche so viel Hafer erhalten als sie nur fressen mögen und sich daher mit 2,5 bis 3 Kilo Heu begnügen können. Große Pferde, sowie solche, die nur schwer bei einer anständigen Wohlbeleibtheit erhalten werden können, werden dagegen, wenn ihre Atmungsorgane gesund sind, bis zu 6 Kilo Heu erhalten müssen.

* Auch Oberstlieutenant Spohr rät, an hustende, dämpfige oder an irgend welchen Atmungskrankheiten leidende — auch drusende — Pferde nur frisch genäßtes Heu zu füttern (siehe „Die naturgemäße Gesundheitspflege der Pferde" von genanntem Verfasser).

Das Kavalleriepferd erhält:

In Frankreich:	im	Frieden:	4	Kilo	Heu,
„ „	„	Felde:	6	„	„
„ Österreich:	„	Frieden:	3,4	„	„
„ „	„	Felde:	3	„	„

Das Artilleriepferd erhält:

In Preußen:	im	Frieden:	2,5	Kilo	Heu,
„ „	„	Felde:	1,5	„	„
„ Frankreich:	„	Frieden:	5	„	„
„ „	„	Felde:	7	„	„

In dem k. preußischen Hauptgestüte Trakehnen gelten folgende Heurationen:

Für Hauptbeschäler:	4	Kilo,
„ Mutterstuten:	6	„
„ 4jährige Hengste:	5	„
„ 3, 2 u. 1jährige Fohlen:	5	„
„ Saugfohlen:	4	„
„ Wagenpferde:	5	„

Eine sehr verschwenderische Gewohnheit ist es, wenn die Knechte so viel Heu in die Raufe stecken als nur hineingeht. Die Pferde suchen sich dann das beste heraus und was von dem verschmähten nicht durch den Atem der Tiere oder durch den Stalldunst unschmackhaft gemacht wird, kommt unter die Hufe. Es ist deshalb sehr anzuraten, das Heu in der bestimmten täglichen Ration entsprechende Bunde zu binden. Hierdurch wird nicht nur eine faktische Ersparnis erzielt, sondern auch eine bessere Kontrolle über den Heuverbrauch ermöglicht.

Durch die neuartigen Heupressen kann das Heu so stark zusammengepreßt werden, daß ein Quantum von 400 Kilo den Raum von nur einem Kubikmeter einnimmt. Ein derartig komprimirtes Heu hat außer seiner erhöhten Transportfähigkeit noch die weiteren Vorzüge, daß es nicht durch Staub verunreinigt wird, nur auf der Oberfläche feucht werden kann, sehr schwer verbrennlich ist, alle Samen enthält und nie einen schlechten Geschmack annimmt. Die äußere Hülle wird allerdings blaß und „alt", aber öffnet man den Ballen, so findet man zu seiner Überraschung, daß das Innere vollkommen frisch erhalten ist.

In England wird die Heuration allgemein nur in zwei Portionen geteilt, von denen die eine im Laufe des Vormittags und die andere, größere, als Nachtfutter gegeben wird. Beträgt die Ration 10 Kilo und mehr, ist es jedoch zweckmäßiger dieselbe in drei Portionen zu teilen. Pferde, welche die üble Gewohnheit haben ihr Heu unter die Hufe zu treten, sollten es sogar immer in vier Portionen erhalten.

Dämpfigkeit hervorzubringen, resp. zu verschlimmern im stande ist, fast ebenso rasch kann man den Dampf durch das Füttern eines sehr stark eingeweichten Heues in sehr großer Quantität auch wieder beseitigen. Ich bin sogar der Meinung, daß man durch ausschließliche Fütterung mit gutem und längere Zeit hindurch eingeweichtem Heu bei dämpfigen Pferden ohne Zusatz von Arzneien den Dampf früher beseitigt, als durch die Weide." *

Obgleich ich die hier ausgesprochene Ansicht eines tüchtigen Fachmannes der Mitteilung wert erachtet habe, glaube ich nicht verschweigen zu dürfen, daß ich nur geringes Vertrauen zu der von ihm empfohlenen Kurmethode habe. Meiner Erfahrung nach ist gutes Haferstroh das einzig passende Rauhfutter für dämpfige Pferde.

Was nun die Größe der Heuration betrifft, so sollte sich dieselbe stets nach der Art der sonstigen Fütterung und der vom Pferde verlangten Arbeit richten. Gemeine Pferde, die ihre Arbeit meist im Schritt verrichten und wenig Hafer erhalten, brauchen mehr Heu als edle Pferde, welche viel Hafer fressen und schnelle Arbeit verichten sollen. Große Heurationen erweitern den Magen und den Darmkanal, machen dicke Bäuche und wirken hierdurch behindernd auf den Atem und die Bewegungen des Pferdes ein. Die bei der geringsten Anstrengung schwitzenden und keuchenden Tiere kommen nicht vorwärts. Sind dagegen die Heurationen zu knapp, so kann das Pferd seinen Magen nicht gehörig ausfüllen und fühlt sich infolge dessen nie recht satt. Unter solchen Verhältnissen wird aber nicht nur das Körnerfutter nicht ordentlich ausgenutzt, sondern gewöhnen sich die stets hungrigen Tiere auch verschiedene störende Stalluntugenden an. 4—5 Kilo Heu per Pferd und Tag dürfte eine dem Bedarf mittelgroßer Pferde entsprechende Ration bilden, wobei ich jedoch von der Voraussetzung ausgehe, daß die Pferde genügend Hafer erhalten und nicht zu ungewöhnlich anstrengender Arbeit verwendet werden. Weniger als 4 Kilo Heu zu geben, ist unter gewöhnlichen Verhältnissen selten rätlich, denn wie bereits erwähnt, muß der Magen ein gewisses Volumen an Futter erhalten, wenn die Verdauung ungestört vor sich gehen und das Tier nicht Hunger leiden soll. Dies gilt indessen nicht für Rennpferde uud zwar aus dem Grunde, weil solche so viel Hafer erhalten als sie nur fressen mögen und sich daher mit 2,5 bis 3 Kilo Heu begnügen können. Große Pferde, sowie solche, die nur schwer bei einer anständigen Wohlbeleibtheit erhalten werden können, werden dagegen, wenn ihre Atmungsorgane gesund sind, bis zu 6 Kilo Heu erhalten müssen.

* Auch Oberstlieutenant Spohr rät, an hustende, dämpfige oder an irgend welchen Atmungskrankheiten leidende — auch brusende — Pferde nur frisch genäßtes Heu zu füttern (siehe „Die naturgemäße Gesundheitspflege der Pferde" von genanntem Verfasser).

Das Kavalleriepferd erhält:

In Frankreich:	im	Frieden:	4	Kilo	Heu,
„ „	„	Felde:	6	„	„
„ Österreich:	„	Frieden:	3,4	„	„
„ „	„	Felde:	3	„	„

Das Artilleriepferd erhält:

In Preußen:	im	Frieden:	2,5	Kilo	Heu,
„ „	„	Felde:	1,5	„	„
„ Frankreich:	„	Frieden:	5	„	„
„ „	„	Felde:	7	„	„

In dem k. preußischen Hauptgestüte Trakehnen gelten folgende Heurationen:

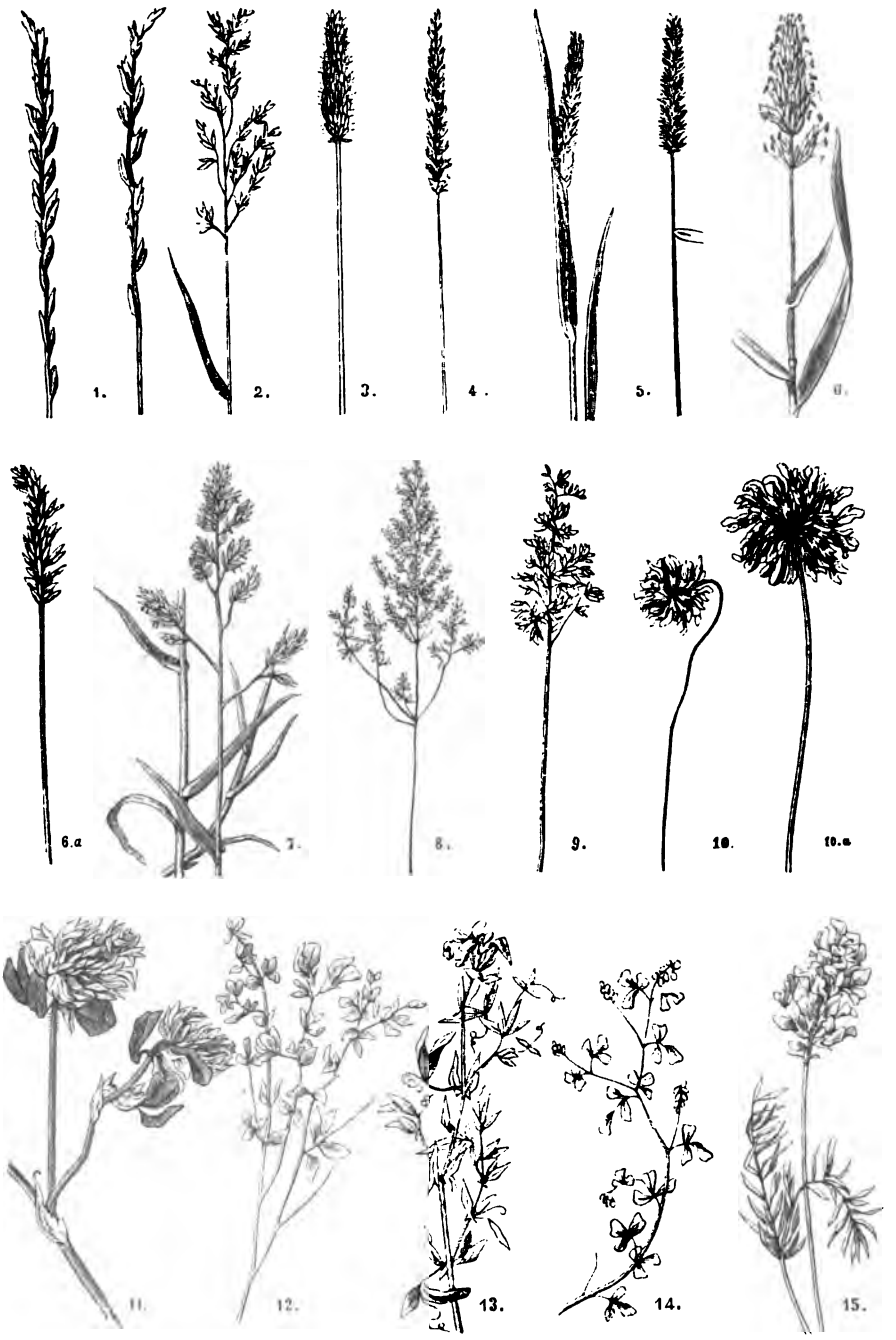
Für Hauptbeschäler:	4	Kilo,
„ Mutterstuten:	6	„
„ 4jährige Hengste:	5	„
„ 3, 2 u. 1jährige Fohlen:	5	„
„ Saugfohlen:	4	„
„ Wagenpferde:	5	„

Eine sehr verschwenderische Gewohnheit ist es, wenn die Knechte so viel Heu in die Raufe stecken als nur hineingeht. Die Pferde suchen sich dann das beste heraus und was von dem verschmähten nicht durch den Atem der Tiere oder durch den Stalldunst unschmackhaft gemacht wird, kommt unter die Hufe. Es ist deshalb sehr anzuraten, das Heu in der bestimmten täglichen Ration entsprechende Bunde zu binden. Hierdurch wird nicht nur eine faktische Ersparnis erzielt, sondern auch eine bessere Kontrolle über den Heuverbrauch ermöglicht.

Durch die neuartigen Heupressen kann das Heu so stark zusammengepreßt werden, daß ein Quantum von 400 Kilo den Raum von nur einem Kubikmeter einnimmt. Ein derartig komprimirtes Heu hat außer seiner erhöhten Transportfähigkeit noch die weiteren Vorzüge, daß es nicht durch Staub verunreinigt wird, nur auf der Oberfläche feucht werden kann, sehr schwer verbrennlich ist, alle Samen enthält und nie einen schlechten Geschmack annimmt. Die äußere Hülle wird allerdings blaß und „alt", aber öffnet man den Ballen, so findet man zu seiner Überraschung, daß das Innere vollkommen frisch erhalten ist.

In England wird die Heuration allgemein nur in zwei Portionen geteilt, von denen die eine im Laufe des Vormittags und die andere, größere, als Nachtfutter gegeben wird. Beträgt die Ration 10 Kilo und mehr, ist es jedoch zweckmäßiger dieselbe in drei Portionen zu teilen. Pferde, welche die üble Gewohnheit haben ihr Heu unter die Hufe zu treten, sollten es sogar immer in vier Portionen erhalten.

Fig. 1.



Bevor ich nun zur Grünfütterung übergehe, möchte ich den Leser durch Vorführung der besten Grünfuttergewächse in den Stand setzen, sich ein richtiges Urteil über den Wert der verschiedenen Heusorten, Wiesen und Weiden zu bilden.

Die Gräser, Kleearten und anderen Pflanzen, die auf den natürlichen Wiesen und Weiden vorkommen, wechseln mit den geologischen Formationen und anderen lokalen Verhältnissen, wie Trockene und Nässe des Bodens, Vorkommen schattiger Bäume, Drainirung u. s. w.

Gewisse Gräser und Pflanzen gedeihen nur auf hochgelegenem Boden, andere wieder auf feuchtem. Einige weniger wertvolle Gewächse gedeihen nahezu auf jedem Boden, die besseren aber kommen nur da fort, wo der Boden und andere lokale Verhältnisse ihrem Gedeihen günstig sind.

Vorstehende Abbildungen stellen die hauptsächlichsten und wertvollsten Grünfuttergewächse im getrockneten Zustande dar. Hierbei ist jedoch nicht zu übersehen, daß das Heu meist nur aus den Blättern dieser Gewächse zusammengesetzt ist.

Nr. 1. Raigras (Lolium perenne) ist eines der wertvollsten und nahrhaftesten Gräser. Es gedeiht am besten auf gutem hochgelegenem Boden, kommt aber, wenngleich in kümmerlicher Form, auch auf geringerem Boden vor.

Nr. 2. Wiesenschwingel (Festuca pratensis) ist ein sehr gutes und nahrhaftes Gras, dessen Vorkommen im Heu als eine Bürgschaft dafür angenommen werden kann, daß der Boden auf dem es gewachsen gut und kräftig.

Nr. 3. Wiesenfuchsschwanz (Alopecurus pratensis) gut und nahrhaft. Verlangt frischen bis feuchten Boden. Auf ärmeren Bodenarten verliert es bedeutend an Nahrkraft.

Nr. 4. Das Kammgras (Cynosurus cristatus) ist ebenfalls ein gutes Gras. Sehr allgemein auf hochgelegenen trockenen Weiden, widersteht es der Trockene vorzüglich, wird aber leicht hart und steif, wenn die Mahd zu lange aufgeschoben wird.

Nr. 5. Timothe- oder Wiesenlieschgras (Phleum pratense) liefert einen bedeutenden Kontingent zu den auf guten permanenten Weiden vorkommenden Gräsern. Es ist ein vorzügliches Gras für schwere, frische bis feuchte Bodenarten. Für naßkalten Tonboden und gute Moorböden ist dasselbe unersetzlich. Das Timothe ist ein spätes Gras.

Nr. 6. Das Geruchsgras (Anthoxanthum odoratum) wird geschätzt weil es dem Heu einen feinen Arom verleiht. Auf feuchten Bodenarten kommt es in genügender Menge von selbst und wird es deshalb meistens nur auf trockenen Boden ausgesäet. Da es ein zeitliches Gras ist, hat es gewöhnlich schon vor der Mahd abgeblüht und enthält aus diesem Grunde nur wenig Nährstoff. Fig. 6 stellt das Geruchgras in Blüte und Fig. 6a in abgeblühtem, welkem Zustande dar.

Nr. 7. Das Knaulgras (Dactylis glomerata) ist recht nahrhaft, aber wird leicht hart und steif. Es gedeiht am besten auf frischem, tiefgründigem Mittelboden, kann aber auch auf den besseren Sandböden, zähen Thonboden und guten Moorböden mit Erfolg angebaut werden.

Nr. 8. Das Wiesenrispengras (Poa pratensis) kommt überall fort, aber ist am häufigsten auf geringeren Bodenarten, die kein besseres Gras hervorbringen. Man hat ungefähr 25 verschiedene Poa-Arten, da sie aber alle einander sehr ähnlich sind, dürfte eine einzige Abbildung genügen.

Nr. 9. Das wollige Honiggras (Holcus lanatus) gehört auch zu den in großer Menge vorkommenden Gräsern, die auf allen Bodenarten gedeihen. Im getrockneten Zustand fühlt es sich weich und schwammig an. Hat wenig Nährwert.

Letztere beiden Gräser bilden gewöhnlich den Hauptbestandteil geringeren Heues.

Nr. 10. Weißklee (Trifolium repens) kommt auf trockenem düngerkräftigem Boden fort, kann aber auch auf den anderen Bodenarten gebaut werden, wenn dieselben nur nicht zu naß sind. Obgleich als Nährfutter wenig ertragreich, empfiehlt sich der Weißklee zur Weidenutzung sehr.

Nr. 11. Der Rotklee (Trifolium pratense) verlangt guten nicht zu feuchten Boden.

Nr. 12. Der gemeine Schotenklee (Lotus corniculatus) wird meistens nur zur Anlegung von Dauerwiesen auf geringen Boden verwendet. Von Natur kommt er auf hochgelegenen trockenen Bodenarten vor.

Nr. 13. Die Platterbse (Lathyrus pratensis) verlangt denselben Boden wie der Schotenklee.

Nr. 14. Gelber Klee (Trifolium procumbens) kommt sowohl auf gutem wie auf schlechtem Boden fort, wenn derselbe nur trocken ist.

Nr. 15. Die Esparsette (Hedysarun onobrychis) kommt nur auf gutem Boden fort.

Die Grünfütterung und der Weidegang.

Es ist eine allgemein bekannte Thatsache, daß Kraft und Ausdauer der Pferde bei bloßer Grünfütterung eine schnelle Abnahme erleiden. Dieser Effekt der Grünfütterung hat seinen Grund darin, daß die Pferde zu ihrer Sättigung bedeutende Mengen des voluminösen Futters aufzunehmen genötigt sind. Hierdurch aber werden die Verdauungsorgane ungebührlich erweitert, die Pferde bekommen große Bäuche, werden dick, schlaff und schwitzen bei der geringsten Anstrengung. Als Delikatesse oder als Abwechslung in dem ewigen Einerlei des alltäglichen Menus, hat jedoch

ein geringer Zusatz von passenden Grünfuttergewächsen zu dem gewöhnlichen Futter stets eine sehr wohlthätige Wirkung. Entschieden nützlich ist Grünfutter außerdem:

Für junge auf der Weide groß gezogene Pferde, die während des Zahnwechsels einem jähen Wechsel in ihrer Lebensweise, in der Pflege und dem Klima ausgesetzt wurden;

für junge Tiere, die noch an den Folgen der Drüse leiden;

in den Fällen wo trockene Haut, rote, heiße Schleimhäute, aufgezogener Bauch, dunkel gefärbter, spärlicher Urin, harter, trockener Mist beim Pferde, auf das Vorhandensein chronischer Entzündung in dem Verdauungsapparat schließen lassen;

bei Haut- und Wurmleiden;

für Pferde, deren Extremitäten infolge angestrengter Arbeit, fehlerhaften Beschlages oder irgend einer anderen Ursache gelitten haben; sogar Knochenauswüchse (Exostosen) werden mitunter während des Weideganges aufgesogen, was vermutlich dem Umstande zuzuschreiben ist, daß die verminderte Zufuhr von Phosphaten zur Auffaugung überflüssiger Knochenmasse führt;

für säugende Stuten.

Als allgemeine Regel gilt auch, daß Pferde mit feurigem Temperament der herabstimmenden Wirkung des Grünfutters besser widerstehen als solche, deren Temperament ein kälteres ist.

Schädlich dagegen ist das Grünfutter:

für ältere Tiere, die einer kräftigen Nahrung bedürfen;

für Pferde die anstrengende schnelle Arbeit verrichten;

für Beschäler während der Deckzeit;

für lymphatische Pferde;

für Pferde die an dicken Beinen leiden.

In wiefern es rätlicher ist den Pferden ihr Grünfutter im Stalle oder auf der Weide zu verabreichen, läßt sich nicht mittelst einer für alle Fälle geltenden Regel bestimmen.

Der Weidegang hat seine großen Vorteile, aber unter Umständen auch ebenso entschiedene Schattenseiten.

Vorteilhaft ist der Weidegang für die junge Aufzucht, für säugende Stuten und für solche Pferde, die mit Zwanghufen oder angegriffenen Extremitäten behaftet sind. Edle und empfindliche Pferde, die stets eine sorgfältige Stallpflege genossen, leiden dagegen auf der Weide ungemein durch die plötzlichen Temperaturveränderungen, durch die Hitze, die Fliegen und die Härte des Bodens, weshalb man auch nicht so ohne Weiteres annehmen darf, daß der Weidegang in seiner Wirkung auf die Pferde mit dem Effekt einer Badekur auf kränkelnde Menschen verglichen werden kann.

Sumpfige, feuchte, saure und torfige Weiden, eignen sich sowohl wegen ihres Pflanzenbestandes, als auch wegen ihrer physikalischen Beschaffenheit nicht für Pferde. Auch sind solche Weiden, die kürzlich mit scharf riechendem künstlichem Dünger gedüngt wurden, den Pferden nicht zuträglich.

Wiesenweiden, Koppeln, überhaupt aber Weideplätze, die aus einem Gemisch von süßen Gräsern und verschiedenen Kleearten bestehen, sind die gedeihlichsten, weit gedeihlicher, als wenn sie nur Süßgräser oder nur Klee enthielten.

Die beste Wirkung ist vom Weidegang in warmen Gegenden und während schöner Sommer zu erwarten. Kälte und Regen heben die Vorteile der Weide nahezu gänzlich auf. Aber wie die Witterung auch beschaffen sein möge, stets ist die Thatsache festzuhalten, daß der richtige Zeitpunkt zum beziehen der Weide gekommen ist, wenn die Mehrzahl der Futtergewächse in Blüte steht. Vor diesem Zeitpunkt hat das Grünfutter nur geringe Nahrkraft und wirkt außerdem erschlaffend auf die Tiere; nach demselben sind die Pflanzen wohl nahrhafter, aber infolge ihrer größeren Härte weniger geeignet, die Vorteile der Weidenahrung zur Geltung zu bringen.

Den weidenden Pferden sollten stets die Eisen abgenommen werden, denn einerseits übt die unmittelbare Berührung mit dem feuchten und weichen Boden eine äußerst wohlthätige Wirkung auf die Hufe aus, andererseits können die Pferde einander mit den beschlagenen Hufen leicht ernsten Schaden zufügen. Zum Schutze gegen die Fliegen werden den weidenden Pferden in Amerika sogenannte Fliegennetze, die den ganzen Rumpf bedecken, umgehängt. Zu den Schutzmitteln gegen die Fliegen, Bremsen und Mücken gehören auch einige mit mehr oder weniger Zuversicht angepriesene Waschmittel, z. B. Asa fötida, 65 Gramm mit 0,2 Liter Weinessig und 0,4—0,5 Liter Wasser vermischt. Dieses Mittel wird mittelst eines Schwammes auf die einzelnen von den Fliegen besonders heimgesuchten Körperteile aufgetragen. Nach Eau de Cologne riecht das Pferd aber nachher nicht. Außerdem verdient vielleicht noch ein von Freiherrn Speck von Sternburg-Lütschena erwähntes Mittel, das sich zum waschen des ganzen Pferdes eignen soll, zu weiteren Versuchen empfohlen zu werden. Es ist dies eine Abkochung von grünen, welschen Nußblättern. Diese Blätter, oder auch die grünen Schalen der Wallnüsse, werden in Essig gekocht und dann wird mit der Flüssigkeit eine Waschung vorgenommen, welche das Tier tagelang vor Belästigung schützt, d. h. so lange noch eine Spur von dem Wallnußgeruch am Pferde haftet. Nötigenfalls, wenn man keine Gelegenheit hat, dieses Blätterdekokt herzustellen, hilft, wie Freiherr v. Sternberg versichert, auch schon ein Abreiben der Tiere mit grünen Wallnußblättern. Es fragt sich nur, ob das hier erwähnte Mittel auch bei Pferden mit lichter Haardecke, wie Schimmel, Falben und lichte Füchse, angewendet werden kann, denn bekanntlich hat

das Nußdekokt die Eigenschaft, den Haaren eine dunklere Färbung zu verleihen. Zweckmäßiger erscheint daher die englische Methode, Paraffinöl zu genanntem Zwecke zu verwenden. Dies geschieht auf die Weise, daß man die Haut des Pferdes überall, wo dies vonnöten, mit einem in Paraffinöl getauchten Schwamm anfeuchtet und das Tier darauf bis zum völligen Trockenwerden in der Sonne stehen läßt. Der Wärter hat sodann die das Pferd belästigenden Fliegen zu beobachten. Geben dieselben nach dem Paraffingenuß zu erkennen, daß ihnen „übel geworden", so hat das Pferd für eine Zeit von mindestens vier Stunden nichts von dem Geschmeiß zu befürchten; verharren aber die Fliegen ungestraft auf dem Pferde, so muß die Waschung wiederholt werden. Irgend welche nachteilige Wirkung ist mit diesem Gebrauche des Paraffinöles nicht verknüpft.

Offene Wunden schützt man vor Fliegen durch Aufstreichen von sehr verdünnter Karbollösung.

Die schmerzliche Wirkung der Bienen- oder Wespenstiche läßt sich am leichtesten auf folgende Weise beheben: man entfernt den Stachel aus der Wunde und benetzt dieselbe mit Kalkwasser (einige Gramm ungelöschten Kalk in Wasser aufgelöst).

Wenn die Pferde, wie es wenigstens mit hochedlen Tieren stets geschehen sollte, abends von der Weide nach Haus gebracht werden, gebührt ihnen nach der Heimkehr, sowie in der Früh, bevor sie wieder hinausgetrieben werden, eine gute Ration Hafer. Dies ist umsomehr anzuraten, als das Weidefutter, auf nüchternen Magen genossen, dem Pferde nicht gut bekommt. Bleiben die Pferde dagegen Tag und Nacht draußen, so muß ihnen das unentbehrliche Kraftfutter in den auch als Schutz gegen ungünstige Witterungsverhältnisse notwendigen Unterstandshütten vorgelegt werden. In England und Ungarn findet man solche, meistens aus dem billigsten und primitivsten Material, wie Bretter, Weidegeflecht und Stroh errichtete, Unterstandshütten auf allen Weideplätzen. Zu der Weidediätetik gehört auch, daß die über Nacht im Stalle weilenden Pferde die Weide nicht betreten dürfen, so lange noch der Tau auf dem Grase liegt. Betautes, kaltes oder gar bereiftes Gras bekommt keinem Pferde gut. Besonders schädlich ist aber solches Futter für trächtige Stuten. Mann hüte sich also vor dem zu frühen Beziehen der Weiden im Frühjahr und dem zu späten Austreiben im Herbst. Ich will jedoch nicht unerwähnt lassen, daß man in dieser Beziehung in dem gesegneten Lande Ungarn durchaus keine Ängstlichkeit an den Tag legt. Ende April hinaus und erst beim ersten Schneefall wieder herein, ist dort in den meisten Gestüten die Regel. Das gibt eine mindestens sechsmonatliche Weideperiode! Allerdings erfreut sich Ungarn eines Klimas, das dem Züchter gestattet seinen Pferden die Segnungen des „Freiluft-Systems" in reichstem Maße zu Teil werden zu lassen.

Hinsichtlich der Grünfütterung im Stalle, die für schwache, in Genesung begriffene oder aus anderen Ursachen empfindliche Pferde, sowie für trächtige und säugende Stuten unbedingt dem Weidegang vorzuziehen ist, sind folgende diätetische Vorsichtsmaßregeln zu beobachten:

1) Der Übergang zur Grünfütterung hat allmählich zu geschehen. Man beginnt damit, dem Rauhfutter täglich größere Mengen Grünfutter beizumischen, so daß die Pferde, denen genau soviel Rauhfutter entzogen als Grünfutter zugelegt wird, erst nach Verlauf einer Woche nur Grünfutter erhalten.

2) Das Grünfutter wird täglich zweimal geschnitten und eingeholt; morgens 2—3 Stunden nach Sonnenaufgang und abends bevor der Tau fällt. Man verwahrt das Grünfutter an einem gegen Sonne und Regen geschützten Ort und vermeidet dasselbe in großen Haufen zusammenzuschichten, damit es sich nicht erhitze und verwelke. Erhitztes und verwelktes Futter muß ausgebreitet und durch Bespritzen mit Wasser aufgefrischt werden. *

3) Vom Regen durchnäßtes Futter gebe man stets mit Stroh gemischt.

4) Die Portionen dürfen 4 Kilo nicht überschreiten, und werden dieselben mit einer Zwischenzeit von 1—1½ Stunden dem Pferde vorgelegt. 45—50 Kilo Grünfutter ist die größte Tagesration für ein Pferd.

5) Bevor eine neue Portion in die Krippe gelegt wird, ist diese sorgfältig zu reinigen, denn verwelktes oder durch den Atem des Pferdes verunreinigtes Futter, hat den doppelten Nachteil unschmackhaft zu sein und verderbend auf das frische Gras einzuwirken.

6) Da alle Absonderungen bei den mit Grünfutter ernährten Pferden besonders reichlich sind, ist durch genügendes Streumaterial und sorgfältige Hautpflege für die notwendige Reinlichkeit zu sorgen. Auch ist es rätlich, die Ställe während der Grünfutterperiode wenn möglich mit einer geringeren Anzahl Pferde zu belegen.

7) Für das Wohl ihrer Pferde besorgte Besitzer werden denselben während der Grünfütterung wenigstens ⅓ der gewöhnlichen Haferration zukommen lassen. Dieses Extrafutter hat einen desto besseren Effekt, wenn die Tiere außer dem Grünfutter etwas Heu und Stroh erhalten.

8) Zeigt sich ein Pferd während der Grünfütterung niedergeschlagen, ist seine Haut trocken, das Haar rauh und glanzlos, der Kot weich und faulig von Geruch, der Bauch hart und aufgeschürzt, die Schleimhäute blaß und der Appetit ungleich, so bekommt dem Pferde diese Fütterung nicht gut und ist deshalb wieder zur trockenen

* Haubner empfiehlt mit Recht, das eingeholte Grünfutter auf eine Art Rost von Brettern oder Latten abzulagern. Es erhitzt sich dort nicht so leicht, und wenn es vom Regen durchnäßt ist, kann dieser abtrocknen und das Futter durch den Luftzug eher trocken werden.

Fütterung überzugehen. Daß dies ebenfalls nur ganz allmählich zu geschehen hat, ist selbstverständlich.

9) Unmittelbar nach dem Grünfutter-Genusse darf nicht getränkt werden. Es geschieht dies am besten einige Zeit vorher.

10) Junges, saftiges Futter, besonders roter Klee, sollte behufs möglichster Sicherung gegen Aufblähen nie allein für sich, sondern nur mit Stroh vermischt verbraucht werden.

Daß das Pferd während der ersten 14 Grünfutter-Tage gewöhnlich etwas aufgebläht ist, häufiger urinirt, an einer mehr oder weniger starken Diarrhöe leidet und sich seinem ganzen Aussehen nach nicht recht wohl befindet, hat nichts zu bedeuten, falls nur nach dieser Zeit wieder ein normaler Gesundheitszustand konstatirt werden kann. Sollte aber das allgemeine Unwohlsein andauern, muß, wie bereits erwähnt, wieder zur trockenen Fütterung übergegangen werden.

Der Übergang zur trockenen Fütterung wird derart vermittelt, daß das Pferd täglich mehr Rauhfutter und weniger Grünes erhält. Auf diese Weise kann die Wiederaufnahme der trockenen Fütterung in 5—6 Tagen anstandslos bewerkstelligt werden.

Während oder unmittelbar nach der Rückkehr zu der gewöhnlichen Fütterung ernste Leistungen vom Pferde zu verlangen, wäre ein grober Fehlgriff. Bevor das Tier wieder zu anstrengender Arbeit herangezogen werden kann, muß dessen von der wässerigen Fütterung hervorgerufenes schwammiges Gewebe vermittelst Hartfutter in leistungsfähige Muskeln umgewandelt werden. Im Handumdrehen läßt sich das aber nicht erreichen. Wie lange Zeit das Pferd Grünes erhalten soll, hängt lediglich von dem mit der Grünfütterung beabsichtigten Zweck und der erzielten Wirkung ab. Kürzer als 14 Tage oder länger als zwei Monate läßt man jedoch selten die Grünfutterperiode andauern.

Laub.

Obgleich das Laub weder zu den gewöhnlichen, noch zu den wertvolleren Futtermitteln gezählt werden kann, läßt sich doch nicht leugnen, daß gewisse Laubarten als Notbehelf recht verwendbar sind. Dies gilt besonders bezüglich des Laubes der Espe, Pappel und Birke. Im letzten deutsch-französischen Kriege wurde notgedrungen massenhaft mit Laub gefüttert, und in Schweden, wo Mangel an Rauhfutter den Landmann oft nötigt, seinen Futtervorrat mit Laub zu ergänzen, hat die Erfahrung den Beweis geliefert, daß speziell das Laub der Espe den Pferden nicht nur trefflich mundet, sondern auch sehr gut bekommt. Es kann dies umsoweniger

wundernehmen, als die chemischen Analysen den hohen Nährwert vieler Laubarten dargelegt, und der Gehalt von Tannin im Laub eine günstige Wirkung auf den Pferdemagen erwarten läßt. Außerdem will man in Schweden die Erfahrung gemacht haben, daß das Laub der Espe stärkend auf die Zähne der Pferde einwirkt.

Das Stroh.

Den Pferden wird Stroh unter normalen Verhältnissen nur als Nebenfutter gereicht. Gewöhnlich erhalten die Pferde ihr Stroh zu Häcksel geschnitten, doch kann dasselbe auch mit Nutzen lang vorgelegt werden, z. B. als Nachtfutter während der Winternächte. Den größten Nahrungswert haben Hafer- und Gerstenstroh; Weizen- und Roggenstroh kommen erst in zweiter resp. dritter Reihe. Das Stroh der Leguminosen, wie z. B. Bohnen-, Wicken- und Erbsenstroh, steht in seiner Nährkraft nur wenig unter dem Heu. Stroh, das auf trockenem, steinigem und hügeligem Boden gewachsen, hat höheren Nahrungswert als solches, welches auf feuchtem Lehm- oder Moorboden geerntet worden ist. Auch ist unter sonst gleichen Verhältnissen das Stroh trockener Jahrgänge nahrhafter als dasjenige, welches unter dem Einfluß andauernder Regenperioden zur Reife gelangt.

Gutes Stroh hat eine goldige, blaßgelbe Farbe, süßlichen Geschmack und einen angenehmen Geruch. Schimmeliges, stinkendes oder rostiges Stroh sollte wegen seiner gesundheitsschädlichen Beschaffenheit nicht einmal als Streu Verwendung finden. Je länger die seit der Ernte verflossene Zeit ist, desto geringer ist der Nährwert des Strohs. Andererseits lehrt die Erfahrung auch, daß neues Stroh, besonders wenn es stark mit Gras untermischt ist, in gesundheitlicher Beziehung dieselbe Wirkung hervorruft, wie neues Heu. Nach 18 Monaten hat das Stroh nahezu seinen ganzen Futterwert verloren.

Gerstenstroh, sowie das Stroh der Leguminosen, eignet sich trotz eines großen Nahrungswerts wenig zur Fütterung an Pferde. Das erstere gibt leicht zu Hautkrankheiten, Verstopfungen und Kolik Anlaß, letzteres ruft ebenfalls Verdauungsbeschwerden hervor und steht außerdem, besonders das Wickenstroh, in dem Ruf, die Entwicklung von Räude, Druse und Mauke zu begünstigen. In England und Frankreich wird ungeachtet der hierzu nicht ermunternden Ergebnisse der chemischen Analysen, beinahe ausschließlich Weizenstroh zur Fütterung verwendet.

Zu der in vieler Hinsicht sehr nützlichen Fütterung von langem Stroh während der Winternächte, nimmt man am liebsten Haferstroh. Mir ist diese Anwendung des Strohs aus dem Grunde stets sehr praktisch vorgekommen, weil das Pferd nur einen kleinen Teil der Nacht schläft und junge, lebhafte Tiere sich leicht

verschiedene üble Gewohnheiten, wie Koppen, Weben, aus dem Stand treten u. s. w. aneignen, wenn sie viele Stunden nacheinander unbeschäftigt vor der Krippe stehen. Die Streu allein bietet ihnen in solchen Fällen nicht immer genügenden Zeitvertreib, denn erstens läßt manches Pferd die stets mehr oder weniger beschmutzte Streu ganz unberührt, und zweitens sind ja nunmehr in vielen Ställen allerhand Streusurrogate wenig appetitlicher Art (z. B. Torf) in Gebrauch. Das schmackhafte Haferstroh hat deshalb gerade als Zeitvertreib für das mit mehreren Unterbrechungen höchstens 4 Stunden schlafende Pferd einen ganz besonderen Wert. Gutes, getrocknetes Laub kann, wie bereits erwähnt, auch zu diesem Zweck verwendet werden.

Außerdem bleibt wohl zu beachten, daß das Stroh nicht nur die Verdauung des Körnerfutters und Heues vervollständigt, sondern auch wohlthätig auf die Nerven und Knochen des Pferdes einwirkt.

Was die gebräuchlichen Strohrationen betrifft, sei hier folgendes erwähnt:

Das Kavalleriepferd erhält:

In Preußen: 3,5 Kilo.
In Österreich: 1,7 „
In Frankreich: 4 „

In den meisten Gestüten erhalten:

Die Beschäler: 4,5 Kilo.
Die Musterstuten: 9 „
Die junge Aufzucht: 4,5 „

In den Hengstendepots erhalten die Beschäler 3,5 Kilo.

Stets sollten von diesen Rationen mindestens 2,5 Kilo als Futterstroh verwendet werden und nur der Rest als Lagerstreu dienen.

Die künstlichen Futtermittel.

Ein hervorragender Platz unter diesen gebührt der

Kleie.

Weizenkleie hat sowohl wegen ihrer gelind abführenden Wirkung, als auch wegen ihrer Nährkraft einen großen diätetischen Wert als Pferdefutter.

Das Kleienfutter (mash) wird mit kaltem oder besser mit warmem Wasser zubereitet. Man gießt soviel Wasser auf die Kleie als diese auffaugt, worauf das Ganze sorgfältig umgerührt wird. Gebraucht man warmes Wasser hierzu, so muß

der Brei stehen, bis er die Temperatur frisch gemolkener Milch angenommen. Es ist außerdem genau darauf zu achten, daß die Kleie gründlich durchfeuchtet werde, denn in trockenem Zustande wirkt dieselbe verstopfend, wenn sie nicht gar zu Koliken Anlaß gibt.

Die gewöhnliche Portion für ein Pferd ist 1 Kilo mit so viel Wasser als zur vollkommenen Befeuchtung erforderlich ist.

Bei der englischen Kavallerie erhalten die Pferde jeden Samstag Abend ein Kleienfutter. Ich kann den Herren Pferdebesitzern nur raten, diesem Beispiel zu folgen. Auf Pferde, die das ganze Jahr hindurch ausschließlich trockenes Futter erhalten, übt Kleienfutter teils als Schutzmittel gegen Verstopfung, teils als Abwechslung in der täglichen Futterordnung eine äußerst heilsame Wirkung aus. Leider haben nur wenige Stallleute eine Ahnung davon, daß dunkler, hart geballter Mist beim Pferde der Vorbote sehr ernster Krankheiten sein kann. Nur in Ställen, die unter fachmäßiger Leitung stehen, greift man beim ersten Hervortreten dieses Symptoms sogleich zum „mash“ als erprobtes Heilmittel.

Ein vortrefflicher „mash“, der alle Vorteile des gewöhnlichen Kleienfutters mit großem Nährwert verbindet, wird auf folgende Art zubereitet:

Man kocht eine Hand voll Leinsamen in einem Liter Wasser. Der so gekochte Leinsamen wird nun nebst 2 Kilo Hafer und 1 Kilo Weizenkleie in einen Stalleimer gelegt und 1—1½ Liter kochendes Wasser darauf gegossen. Will man noch ein übriges thun, so setzt man dieser Mischung eine kleine Handvoll Salz zu und überdeckt das Ganze mit einer Schichte Gerstenmehl, worauf eine alte Decke über den Eimer gebreitet wird, damit die warmen Dämpfe nicht entweichen können. Ist nun der Brei so weit abgekühlt, daß er dem Pferde vorgelegt werden kann, wird derselbe mit einem Stückchen Holz (nicht mit der schmutzigen Hand) sorgfältig umgerührt, bis er das Aussehen einer gleichmäßigen Grütze angenommen und alle Bestandteile gehörig unter einander gemischt erscheinen. Sollte es sich hierbei zeigen, daß der Brei zu dick ist, wird Wasser nach Bedarf zugesetzt. Pferde, die an ungenügender Urinabsonderung laboriren, bekommen statt des Salzes 20—30 Gramm Salpeter (nitrum depuratum) zu ihrem mash. Solche Tiere, die stark angestrengt werden und infolge dessen im Hafergenuß nicht beschränkt sind, können den Leinsamen entbehren und statt dessen mehr Kleie bekommen. Fohlen, sowie Pferde die gewöhnliche Arbeit verrichten, ziehen dagegen großen Nutzen aus dem wohlthätigen Einflusse des Leinsamens auf die Ernährung, das Haar und die Atmungsorgane.

Zu den Vorteilen eines auf hier beschriebene Art zubereiteten Kleienfutters gehört auch, daß der in demselben enthaltene Hafer aufgequellt und in dieser Form leichter vom Pferde verdaut wird.

Der „mash“ wird dem Pferde am zweckmäßigsten jeden Samstag Abend statt des letzten Haferfutters gegeben. Im Sommer kann es jedoch angezeigt sein, Pferden, die sonst nur trockenes Futter erhalten, auch am Mittwoch Abend ein Kleienfutter zu verabreichen.

Kleie, die längere Zeit an dumpfigen, feuchten Orten aufbewahrt wird, erhitzt sich leicht, säuert und nimmt einen schlechten Geruch an. In diesem Zustande verfüttert, gibt sie häufig zu Koliken Anlaß. Aber auch wenn der Verwahrungsort gut, verträgt die Kleie nicht länger als drei oder höchstens vier Monate zu liegen. Man vermeide deshalb größere Quantitäten auf einmal anzuschaffen.

Je gröber und schuppiger die Weizenkleie ist, desto besser eignet sie sich zur Fütterung an Pferde. Gute Kleie soll einen angenehmen Geruch haben, frei von Staub und sonstigen unreinen Bestandteilen sein und so viel Mehl enthalten, daß man beim Berühren derselben weiße Hände bekommt. Sägespäne und Sand sind diejenigen Zusätze die der Kleie am häufigsten in betrügerischer Absicht beigemischt werden. Diese Fälschung ist indessen leicht zu erkennen, wenn man ein wenig von der Kleie in Wasser legt. Sehr feine, wiederholt durch die Mühle gegangene Kleie hat nur einen sehr geringen Nährwert. Roggenkleie wird in besseren Ställen nicht verwendet. Schließlich sei noch erwähnt, daß Kleie in größeren Mengen und täglich verfüttert, Anlaß zur Bildung von Concrementen und Steinen in den Eingeweiden geben kann, indem sich die in der Kleie reichlich enthaltene phosphorsaure Magnesia im Darmkanale mit dem sich bildenden Ammoniak zu Tripelphosphat verbindet und an fremde Körper zu Steinen krystallisirt.

Mehltränke.

Ein außerordentlich stärkendes und erfrischendes Futter für überanstrengte, erschöpfte Pferde ist auch mit Wasser angerührtes Hafermehl. Diese Mischung wird naturgemäß schneller und leichter verdaut als ganzer Hafer und eignet sie sich deshalb ganz besonders für solche Tiere, die infolge gänzlicher Erschöpfung instinktmäßig jedes andere Futter versagen. In den englischen Jagdställen ist der Mehltrank (gruel) so geschätzt, daß man dort nie versäumt, denselben für die heimkehrenden Jagdpferde in Bereitschaft zu halten. Die Zubereitung ist sehr einfach. Man nimmt zwei Hände voll grobes Hafermehl und rührt dieses mit etwas kaltem Wasser an; hierauf gießt man 6—7 Liter warmes, aber nicht kochendes Wasser zu und rührt das Ganze wieder sorgfältig um. Kochendes Wasser würde dem Getränke einen dem Magen des Pferdes nicht zuträglichen Stärkegehalt verleihen, und darf deshalb nicht angewendet werden. Wenn die Suppe die Temperatur frisch-

gemolkener Milch angenommen, kann sie dem Pferde vorgesetzt werden. Sollte das Pferd im hohen Grade erschöpft sein, ist es anzuraten, dem Gruel noch ein Glas Wein oder eine halbe Flasche warmes Bier zuzusetzen.

Ölkuchen.

Der Wert der Leinkuchen für die Pferdefütterung wurde bereits Seite 18 erörtert. Außer den Leinkuchen werden aber neuerer Zeit auch sogenannte Erdnußkuchen mit Erfolg zur Fütterung der Pferde verwendet. Die Erfahrung hat ergeben, daß diese Erdnußkuchen sich am besten in Schrotform, und zwar als Schrot feinster Qualität aus den besten Rusisque-Nüssen verfüttern lassen. Sie werden nämlich in dieser Form weit lieber als in der Form von Mehl vom Pferde gefressen. Daß die mit genanntem Kraftfutter gemachten Erfahrungen nicht ungünstig sind, beweist unter anderem folgendes Zeugnis eines Schwadronschefs vom 2. hannoverischen Ulanen-Regiment:

„Ich lasse das Erdnußschrot den schlechten Fressern und alten Pferden als Beifutter reichen. Die Tiere fressen sämtlich das Futter sehr gern und nähren sich dadurch wesentlich besser, als dies mit dem gewöhnlichen Futter von Hafer, Häcksel und Heu möglich ist. Und nicht nur wird die Zugabe von Erdnußschrot von den Pferden mit Begierde aufgenommen, sondern auch die übrige Ration Hafer und Häcksel wird, wenn mit diesem Erdnußschrot gemischt, völlig aufgezehrt, während sonst nur selten die gewöhnliche Tagesration von diesen Tieren aufgenommen wurde. Dieselben bessern sich daher bei der Fütterung von Erdnußschrot in jeder Beziehung; das Wohlbefinden und der Futterzustand sind wesentlich gefördert, während keinerlei Spuren von nachteiligen Wirkungen aufgetreten sind."

Ein anderer Schwadronschef bei demselbem Regiment äußert sich folgendermaßen:

„Nachdem bereits in meiner Schwadron Versuche mit Erdnußkuchenmehl angestellt waren, welche den Erwartungen nicht entsprachen, erhielt ich von der Firma Karl Hirschberg in Hamburg und Itzehoe empfohlenes und eigens zur Pferdefütterung hergestelltes A Erdnußschrot, welches systematisch an sämtliche diensthuende Pferde der Schwadron, namentlich in der Periode des Schwadrons-Exerzierens verfüttert wurde und sehr gute Resultate lieferte. Es wurde mit Gaben von 1/3 Pfund des Schrotes, trocken zwischen das übrige Futter gemengt, begonnen, und gleich am ersten Tage haben ca. 100 Pferde das Futter genommen; einige der schlechtesten Fresser scheuten anfangs davor zurück und nahmen dasselbe nur, nachdem es wiederholt vorgeworfen. Binnen 4 bis 6 Tagen wurde die Ration allmählich auf ca. 3/4 Pfund gesteigert und wurde auch dieses Quantum, trotzdem bereits die

gewöhnliche Ration an Hafer und Heu verstärkt war, gern, auch selbst von den schlechtesten Fressern verzehrt. Nachdem keine nachteiligen Folgen durch die Verabreichung dieses völlig neuen Futters bemerkt waren, wurde die Ration auf reichlich 1 Pfund pro Pferd verstärkt und hierbei längere Zeit geblieben. Das Resultat war folgendes: Irgend welche nachteilige Wirkungen, namentlich Störungen in der Verdauung, Dämpfigkeit oder dergleichen, haben sich bei keinem Pferde bemerkbar gemacht, dagegen wurde das A Erdnußschrot dauernd gern genommen, auch von den schlechtesten Fressern. Infolge dessen war der Futterzustand der mit Erdnußschrot gefütterten Pferde ein recht guter; dieselben zeigten runde Formen, namentlich auch eine vorzügliche Glätte im Haar und waren durchaus leistungsfähig."

Der von einigen Seiten ausgesprochenen Befürchtung, daß nach der intensiv nährenden Erdnußkuchen-Fütterung möglicherweise Krankheitsfälle, wie Kolik und Dämpfigkeit ꝛc. bei den Pferden auftreten könnten, tritt Professor Freytag in Halle, der ebenfalls eingehende Versuche mit diesem Futtermittel angestellt hat, auf das Entschiedenste entgegen. Er schreibt:

„Derartige Befürchtungen sind nach den hier gemachten Erfahrungen unbegründet, und können wir ohne Bedenken das Gegenteil behaupten; unsere Pferde haben sich bei diesem Futter stets wohl befunden und immer die größte Freßlust an den Tag gelegt."

Es wird empfohlen, einem Pferde statt täglich 5. Kilo Hafer, etwa nur $2^1/_2$—3 Kilo Hafer und 0,75—1 Kilo Erdnußschrot zu geben. Der Nutzeffekt soll dabei ein größerer wie bei reiner Haferfütterung sein, und tritt außerdem eine tägliche Ersparnis von 12—15 Pfennig pro Pferd ein. Man beginnt mit kleinen Portionen von vielleicht 125 Gramm und steigert diese allmählich. Sind die Tiere erst an das neue Futter gewöhnt, so fressen sie dasselbe sehr gerne. Selbstverständlich darf nur Erdnußschrot allerbester Qualität gefüttert werden.

Der Inhalt an den wertvollsten Nährstoffen im Erdnußschrot ist durch die vorgenommenen chemischen Analysen auf ungefähr das vierfache des Hafers festgestellt worden. Es liegt also nahe zur Hand, eingehende Versuche mit diesem wertvollen Kraft- und Beifutter anzustellen.

Fleischmehl.

Obgleich weniger erprobt wie das Erdnußschrot, scheint das Fleischmehl, welches als Abfall bei der Fabrikation des Liebig'schen Fleischextrakts in Fray-Bentos, Südamerika, gewonnen wird, ebenfalls als besonders für edle Pferde geeignetes Kraftfutter Beachtung zu verdienen. Professor Dünkelberg in Poppelsdorf hat bereits 1873 in den „Landwirtschaftlichen Jahrbüchern" über mit solchem Fleisch-

mehl angestellte Versuche berichtet. Seitdem sind auf Anregung des genannten Herrn Professors weitere Versuche vorgenommen worden, so z. B. bei den Deutzer Kürassieren. Die Pferde erhielten ein mit etwas Sauerteig aus Haferschrot und Fleischmehl hergestelltes Brot und sollen, wie der Schwadronschef von Voigts-Rhetz berichtet, bei dieser Fütterung bedeutend an Kraft und Ausdauer gewonnen haben. Auf Grund des in Deutz erzielten günstigen Resultates, wurden von seiten des kgl. preußischen Kriegsministeriums größere Versuche mit dem Fleischmehl-Brot in der Militärkonservenfabrik in Mainz, sowie bei verschiedenen Kavallerieregimentern angeordnet, doch bin ich leider nicht in der Lage mitzuteilen, wie dieselben ausgefallen. So viel scheint jedoch konstatirt worden zu sein, daß das Fleischmehl keine Fettbildung hervorruft, sondern hauptsächlich die Entwicklung kräftiger Muskeln und einer energischen Blutbildung begünstigt. Es läßt sich somit vermuten, daß dasselbe als Beifutter für Rennpferde während des Trainings, sowie für scrophulöse Fohlen mit Nutzen zu verwenden wäre, nur müßte vorher durch genaue Berechnungen und Versuche festgestellt werden, welches Quantum Fleischmehl den verschiedenen Gebrauchszwecken am förderlichsten. In dieser Richtung ist aber bis jetzt wenig oder gar nichts geschehen. Dies ist umsomehr zu beklagen, als bereits im Jahre 1875 erfreuliche Beweise für die wohlthätige Wirkung des amerikanischen Fleischmehls zur Kenntnis der Fachwelt gelangten. So z. B. berichtet „Der Sporn" Jahrgang 1879 über folgenden interessanten Fall: „Der Vollbluthengst Endymion, geb. 1873 von Blair Athol a. d. Ester, war während des Winters 1875 infolge bösartiger Druse so herabgekommen, daß er einem lebenden Skelette glich. Auf Veranlassung eines in Braunschweig ansässigen Engländers (Mr. Hainson-Huch) und da man den Hengst sowieso als dem Schinder anheimgefallen betrachtete, wurde Endymion nun mit einem aus Blut, Weizen- und Leguminosenkleie zusammengesetzten Brote gefüttert. Der Erfolg war ein überraschender. Nachdem Endymion einige Tage hindurch Widerwillen gegen das ungewohnte Futter gezeigt, erwachte ein gesunder Appetit bei ihm, und bald war der Hengst nicht mehr zu erkennen. Die grauenerregende Magerkeit wich einer anständigen Wohlbeleibtheit, das Haar bekam seinen früheren Glanz wieder und der quälende Husten verschwand. Endymion konnte aufs neue in Training genommen werden, und lieferte auch späterhin durch mehrere Siege den Beweis, daß Blut wirklich „ein gar besonderer Saft, der Wunder schafft".*

* Das neue Kraftfuttermittel Robur besteht aus einem innigen Gemisch von frischem Blut, Fleisch und Gerstenschrot. Es gelangt als feines graues Pulver in den Handel. Beigaben von 100—150 Gramm dieses Pulvers per Tag und Stück sollen genügen, um hart angestrengte Pferde im besten Stand zu erhalten.

Es dürfte nur wenigen deutschen Lesern bekannt sein, daß die Verfütterung von Fleisch an Pferden während der Belagerung von Metz sehr günstige Resultate ergeben hat. Die Schlußsätze, zu welchen der französische Tierarzt Laquerrière auf Grund dieser Erfahrung gekommen ist, sind folgende:

1. Es empfiehlt sich, das Fleisch gestürzter oder geschlachteter Tiere als Pferdefutter zu verwenden.

2. Der Widerwille des Pferdes gegen Fleisch ist bei weitem nicht so groß, wie allgemein angenommen wird. Durch zweckmäßige Zubereitung der Nahrungsmittel und indem man die gewöhnliche Ration der Pferde beschränkt oder sogar ein bis zwei Futterstunden ganz eingehen läßt, wird man das Pferd ziemlich schnell an die Fleischfütterung gewöhnen.

3. Das Pferd verdaut gekochtes oder rohes Fleisch ohne Anstand, ja besser und vor allem vollständiger als vegetabilische Futtermittel.

4. Das mit Fleisch genährte Pferd zeigt einen guten Futterzustand, setzt Fett an und gewinnt an Kraft und Energie, ob nun das Fleisch nur als Zugabe zu der täglichen Ration gereicht wird oder einen bedeutenden Bestandteil der gewöhnlichen Futterportion ausmacht.

5. Das Fleisch kann roh verfüttert werden, besser ist es jedoch, dasselbe vorher in siedendem Wasser zu kochen. In letzterem Falle kann die so gewonnene Suppe den Tieren als Getränk gereicht werden.

6. Roh oder gekocht muß das Fleisch jedoch stets fein gehackt, geschrotet und mit anderen mehr oder weniger nährenden Substanzen gemischt werden, z. B. Laub, Rebenblätter, Stroh, Heu, Mehl, Körner, Kleie u. s. w. Wenn die Verhältnisse dies gestatten, ist dieser Mischung etwas Salz zuzusetzen.

7. Das Fleisch wird zuerst nur in ganz geringen Mengen verabreicht, allmählich kann aber die Dosis verstärkt werden. In Metz wurden schließlich 2—3 Kilo per Tag und Pferd verfüttert.

8. Einzelnen Pferden konnte die Fleischmischung mit der Hand gereicht werden, bei der Mehrzahl erwies es sich jedoch als notwendig, zum Freßbeutel zu greifen. Wenn Krippen vorhanden sind, benütze man diese.

9. Es gibt Pferde, die sofort leicht mit Mehl, Kleie oder Körner bestreute oder in zwei Blätter eingewickelte Fleischstücke annehmen. Solche Tiere pflegen später jeder Zubereitung entbehrendes Fleisch zu fressen.

10. Falls die Pferde der Fleischfütterung hartnäckigen Widerstand entgegensetzen sollten, muß man sich der Mühe unterziehen, mit gesalzenen vegetabilischen Substanzen Kuchen aus gekochtem und pulverisiertem Fleisch zuzubereiten. Derartige Kuchen werden von allen Pferden angenommen.

Derselbe Verfasser spendet auch den von Scheurer-Kestner erfundenen Fleischkuchen, sowie den Spratt'schen Bisquits das wärmste Lob.

Angesichts solcher Erfahrungen wird man wohl folgendem Ausspruche des Altmeisters Bouley größere Beachtung schenken müssen: „Der Zeitpunkt ist gekommen, sich ernstlich mit der Frage zu beschäftigen, ob es nicht angezeigt erscheine, die animalische Fütterung bei der Ernährung des Pferdes und speziell des Kriegspferdes entsprechend zu verwerten."

Malzkeime.

Der Wert der Malzkeime als Kraftfutter ist allbekannt. Spezielles Interesse für den Pferdebesitzer hat die Thatsache, daß die Malzkeime in reichem Maße gerade diejenigen Bestandteile enthalten, welche die Entwicklung eines massiven Knochengerüstes und kräftiger Muskeln begünstigen.

Was die Form betrifft, in welcher Malzkeime sich am besten zur Fütterung eignen, lehrt uns die praktische Erfahrung, daß dieselben, vor der Fütterung mit Salzwasser besprengt, und sodann mit Kleie, gequetschtem Hafer und einer entsprechenden Menge Strohhäcksel gemischt, besonders gern vom Pferde aufgenommen werden. Graf Josef Attems, der auf seinem Fohlenhof Murhof in Steiermark glänzende Resultate mit der Fütterung von Malzkeimen bei der Aufzucht von Fohlen schwerer, norischer Rasse erzielt hat, gab pro Tag und Stück 1,5 Kilo Hafer, 2,5 Kilo Kleie und 0,5 Kilo Malzkeime. Für Arbeitspferde dürfte sich eine Ration von 3 Kilo Malzkeime und 2 Kilo Hafer empfehlen.

Da die angefeuchteten Malzkeime schnell in Gährung übergehen, darf nur das für die nächste Fütterung erforderliche Quantum zubereitet werden.

Brot.

Ein aus Hafer, Roggen oder Kleie zubereitetes Brot ist ein recht wertvolles Beifutter, dessen praktische Anwendbarkeit sich besonders auf Reisen und Märschen geltend macht.* In größeren Mengen gegeben, wirkt es aber erschlaffend auf das Pferd. Das zur Fütterung an Pferde in Verwendung kommende Brot sollte stets wenigstens vier Tage alt sein. Schimmeliges Brot verursacht Kolik, Schwindel, und andere bedenkliche Krankheitszustände.

Unter den neuerer Zeit angepriesenen sogenannten Pferdekuchen verdienen Spratt u. Cies. „Foragebisquits" unbedingt den Vorzug. Zehn solcher Kuchen

* Nach heftigen Anstrengungen kann gut ausgebackenes, in kleine Stücke geschnittenes und mit Bier, Branntwein oder Wein angefeuchtetes Brot als ein zuverlässig, wenn auch nur flüchtig wirkendes Stärkungsmittel empfohlen werden.

sollen einer guten Haferration an Nährwert gleichkommen. Sie enthalten angeblich eine große Menge nährender Stoffe, die in einem für die Verdauung günstigen Verhältnisse mit Leinsamen und Datteln gemengt, zu Kuchen geformt werden. Beim Backen dieser Kuchen verschwindet alle Feuchtigkeit aus denselben und können sie deshalb sehr lange Zeit ohne Schaden zu nehmen aufbewahrt werden. Auch die russischen Pferdebisquits haben sich — speziell während des letzten russisch-türkischen Krieges — vortrefflich bewährt. Eine von G. Warnecke in Frankfurt a. M. fabrizirte „Hafer-Konserve" besteht aus 30 Teilen Hafermehl, 30 Teilen dextrinirtem Erbsenmehl, 30 Teilen Roggenmehl und 10 Teilen Leinsamenmehl, oder aus 40 Teilen Hafermehl, 40 Teilen dextrinirtem Erbsenmehl und 20 Teilen Leinsamenmehl, oder endlich aus je 20 Teilen dextrinirtem Erbsen-, Weizen-, Mais- und Roggenmehl, 10 Teilen geriebenem Brot und 10 Teilen Leinsamenmehl. 1 Kilo der aus dieser Mischung gebackenen und getrockneten Kuchen sollen einer schweren Haferration gleichkommen und die Konserve sich in gutem Zustande erhalten.

Da solche Bisquits ein möglichst kleines Volumen einnehmen, nährkräftig und leicht verdaulich sind und sich außerdem gut konserviren, muß denselben für die Ernährung der Militärpferde auf Märschen ein großer praktischer Wert zugesprochen werden.

Die Gewürze.

Das Salz bildet einen wichtigen Bestandteil des Blutes und muß, da es außerdem auch Teil an der Bildung von Verdauungssäften nimmt, als unentbehrlich für den Körper des Pferdes angesehen werden. Von außen zugeführt, befördert es den Stoffwechsel.

Das Pferd hat unter den Haustieren das geringste Bedürfnis nach Salz. Dies erklärt sich dadurch, daß Stoffwechsel und Verdauung beim Pferde durch Bewegung, Arbeit, Putzen u. s. w. auf normaler Höhe erhalten werden. Unter natürlichen Verhältnissen findet das Pferd auch im Futter und Getränke hinreichende Mengen an Salz. Wo aber das Futter und das Wasser Mangel an Chlornatrium aufweisen, was in einigen Gegenden mehr, in anderen weniger der Fall ist, muß mit Salzgaben nachgeholfen werden. Pflanzen, die besonders reich an Kali, dagegen arm an Natron und fast chlorfrei sind, wie die Kartoffeln, die Körner, die Stroharten, rufen ebenfalls ein starkes Bedürfnis nach Kochsalz hervor, denn Kalisalze entziehen dem Organismus Kochsalz (siehe Dr. J. Brümmer: „Die Bedeutung des Kochsalzes für die Ernährung des Pferdes"). Schließlich ist der Salzbedarf noch wesentlich abhängig von der Individualität und dem Lebensalter des Pferdes. Alte Pferde benötigen z. B. unter gleichen Verhältnissen größere Salzgaben als jüngere. Nach Versuchen von Lehmann auf der Versuchsstation in Weidlitz mit Pferden,

die jahrelang zuvor kein Salz bekommen hatten und in Nahrung und Getränk 18,8 Gramm Salz täglich erhielten, ergab sich, daß ältere Pferde mehr Salz aufnahmen als jüngere, bei der Arbeit weniger verbraucht wurde als während der Ruhe, und bei grünem Klee mehr als bei Wiesenheu.

Eine angemessene Salzgabe für das Pferd ist unter gewöhnlichen Verhältnissen 12—15 Gramm täglich und nur in ganz besonderen Fällen dürfte mehr erforderlich sein. Große Gaben können sogar zu Vergiftungen führen. Gewöhnlich wird dem Pferde das Salz in Form von Lecksteinen zur beliebigen Aufnahme vorgelegt, jedoch kann die bestimmte Dosis auch dem Körnerfutter beigemischt oder in Wasser gelöst zur Besprengung des Raufutters verwendet werden.

Daß Kochsalz die gesundheitsschädliche Wirkung verdorbenen Futters abzuschwächen vermag, wurde bereits früher hervorgehoben.

Zu den Gewürzmitteln gehören auch die aromatischen Pflanzen, wie Kalmus, Wachholderbeeren, Rainfarren, Kümmel, Anis, Griechisch Heusamen (Foenum graecum) ꝛc., welche sich bisweilen in Verbindung mit Kochsalz bei heruntergekommenen Tieren, Appetitlosigkeit, geringen Verdauungsstörungen ꝛc. recht heilsam erweisen können. Die vielgepriesenen, meistens sehr teueren Kraftfuttermittel enthalten stets ähnliche Ingredienzen. So besteht z. B. die Tonne eines sehr gerühmten englischen Kraftfutters aus:

Bohnenschrot	6	Centr.	—	Pfund
Mais	9	„	—	„
Leinkuchen	3	„	—	„
Pulv. Gelbwurz	—	„	40	„
Schwefel	—	„	40	„
Salpeter	—	„	20	„
Süßholzwurzel	—	„	27	„
Ingwer	—	„	3	„
Anis	—	„	4	„
Koriander	—	„	10	„
Enzian	—	„	10	„
Weinstein	—	„	2	„
Kohlensaures Soda	—	„	6	„
Pulv. Spießglanz	—	„	6	„
Kochsalz	—	„	30	„
Peru-Rinde	—	„	4	„
Griechisch Heusamen	—	„	22	„
Summa	20	Zentr.	24	Pfund.

Wie aus obiger Zusammenstellung ersichtlich, bilden Bohnenschrot, Mais und Leinkuchen die Hauptbestandteile des Kraftfutters. Die Nährkraft dieser Futtermittel kann nicht bezweifelt werden, und da nun außerdem Schwefel und Spießglanz wohlthätig auf das Haar einwirken und die übrigen Gewächse ganz geeignet sind, die Folgen einer allzu stimulirenden Wirkung des Futters zu bekämpfen, wäre gegen die Mischung wenig einzuwenden, wenn der Fabrikant es nicht für gut befunden hätte, mehr wie das Dreifache seines Kostenpreises für dieselbe in Anschlag zu bringen. Und ebenso verhält es sich sicher mit allen anderen „wunderwirkenden" Vieh- und Pferdepulvern.* Schon die Alten sagten: „Omne ignotum pro magnifico."

Das Korneuburger Viehpulver soll aus Glaubersalz, Schwefelblume und Enzianwurzel zusammengesetzt sein und zwar in folgenden Mengenverhältnissen pro Pfund: Verwittertes Glaubersalz 23 Lot, Schwefelblume 2,1 Lot, Enzianwurzel 4,9 Lot. Für dieses Gemisch wird 5mal soviel verlangt, als es, nach seinem faktischen Wert bemessen, kosten sollte.

Obgleich Kalk nicht zu den Gewürzen gehört, benütze ich die Gelegenheit im Zusammenhang mit obigem zu erwähnen, daß pulverisirter Kalk, in einer Dosis von 8 Gramm täglich auf das Futter gestreut, wohlthätig auf das Aussehen der Pferde einwirken soll. Aller Wahrscheinlichkeit übt der Kalk einen gelind reizenden Einfluß auf die Magen- und Darmwandungen aus und gibt so Anlaß zu einer regeren Verdauungsthätigkeit.

Arsenik steht ebenfalls in dem Ruf, den Pferden ein glänzendes, wohlbeleibtes Aussehen zu verleihen und außerdem noch den Atem der Tiere zu verbessern. Dies erklärt, weshalb genanntes Gift den Pferden in manchen Gegenden regelmäßig verabreicht wird. Ganz besonders beliebt ist Arsenik auch bei der Herrichtung von für den Verkauf bestimmten Pferden. Leider verschwindet der von Arsenik verliehene Schönheitsglanz ebenso schnell wie er gekommen, wenn das Pferd aus irgend einem Grunde das gewohnte Reizmittel entbehren muß.

Ja, sollte das Pferd längere Zeit hindurch größere Arsenikmengen erhalten haben, stellen sich in diesem Falle oft Darmentzündungen, heftige Koliken und andere Verdauungsstörungen ein. Es bleibt dann nichts anderes übrig, als schleunigst wieder zur Arsenikfütterung zu greifen, notabene, wenn es bekannt, daß das Pferd früher Arsenik erhalten.** Da es nun außerdem nicht rätlich erscheinen wird, dem

---

* z. B. der „Restorine Bowick".

** Nach Spohr zeigt sich bei den mit Arsenik gefütterten Pferden ein müder, hinfälliger Gang, geringe Ausdauer, schlechter Atem und weicher, stark gelblicher Kot von breiigem Aussehen. Sicheren Aufschluß gibt eine tierärztliche Untersuchung der Entleerungen. Als Gegengift gegen eine veraltete Arsenikvergiftung wird Schwefelleber oder Eisenoxydhydrat empfohlen.

Stallpersonale ein so gefährliches Gift in die Hände zu geben, kann der Arsenikfütterung kein praktischer Wert beigemessen werden, wenn auch die Wissenschaft in allerneuester Zeit festgestellt haben will, daß durch Beifütterung von Arsenik das subkutane Fett zunehme, überhaupt eine vermehrte Lebendgewichtszunahme erfolge und bei jungen Tieren die Knochenbildung eine stärkere werde. So will z. B. der französische Gelehrte Dr. Burggraeve das strychninum arsenicosum als Lebenselixier für Pferde anerkannt wissen. Der Mann nimmt selbst jeden Abend 4 Milligramm von diesem Gifte, spricht also aus persönlicher Erfahrung. Unser Herrgott hat eben wunderliche Kostgänger.

Das Wasser.

Das Wasser bildet das einzige Getränk des Pferdes. Es ersetzt die durch die Haut und die Lungen abgesonderten flüssigen Bestandteile des Körpers und wirkt zugleich erfrischend und abkühlend auf den Organismus.

Der Magen des Pferdes ist klein im Verhältnis zur Größe des Tieres, weshalb auch die Futterstunden ziemlich rasch aufeinander folgen müssen. Der Blinddarm dagegen hat eine recht beträchtliche Größe, und da nun das Wasser innerhalb weniger Minuten aus dem Magen des Pferdes in diesen Darm übertritt, kann das Pferd, sobald es seinen Durst gehörig gestillt hat, längere Zeit hindurch das Getränk entbehren.

Im Lager trinken die Pferde höchstens zweimal täglich. Im Stalle aber macht sich das Bedürfnis einer vermehrten Wasserzufuhr geltend. Selbstverständlich muß bei der Trockenfütterung das meiste Wasser als Getränk zugeführt werden; weniger bei der nassen und am wenigsten bei der Grünfütterung. Als allgemeine Regel jedoch gilt, daß einem bei gewöhnlicher Fütterung im Stalle gehaltenen Pferde dreimal täglich Wasser gereicht werden muß. Auf nüchternem Magen genossen bekommt das Wasser dem Pferde nicht gut. Man reiche den Tieren daher in der Früh zuerst etwas Heu und Stroh, tränke ½ Stunde später, und gebe das erste Haferfutter ¼ Stunde nachdem die Pferde getrunken.

Das Trinkwasser für Pferde soll frisch und klar, geschmack- und geruchlos sein, eine gewisse Menge atmosphärische Luft und Kohlensäure enthalten (also perlen), einen Wärmegrad von 10—15 ° Celsius besitzen, beim längeren Stehen keinen Bodensatz machen und weder zu den sehr harten, noch zu den sehr weichen Sorten gehören.* Zu weiches Wasser erfrischt nicht; zu kaltes gibt leicht Veranlassung zu

* In mäßig hartem Wasser kochen Hülsenfrüchte gleichmäßig weich und Seife gibt leicht Schaum.

Erkältungen, wird auch nicht gern aufgenommen, und zu warmes löscht nicht nur den Durst nicht, sondern wirkt auch ermattend statt erfrischend und belebend.

In den meisten Fällen kann schlechtes Trinkwasser dem Pferde zuträglicher gemacht werden. Sehr hartes, kalkhaltiges Wasser z. B., welches reizend auf die Gedärme wirkt und langes struppiges Haar hervorruft, wird durch einen Zusatz von 1 Kaffeelöffel voll Salzsäure zu 1 Tränkeimer Wasser bedeutend verbessert. Auf weiten Fahrten oder Ritten, wo man ja genötigt werden kann, ungeeignetes Wasser zum Tränken der Pferde zu verwenden, sollte deshalb nie ein Fläschchen Salzsäure in der Ausrüstung des Pferdewärters fehlen. Hat man aber auch zu Hause kein weiches Wasser zur seiner Verfügung, so daß man den Pferden z. B. hartes Brunnenwasser reichen muß, ist es rätlich, die gefüllten Eimer längere Zeit vor dem Tränken im Freien stehen zu lassen. Das Wasser wird hierdurch von selbst weicher. Leider kann diese Methode selbstverständlich nur während der wärmeren Jahreszeit angewendet werden. Eine noch viel beschränktere Verwendung hat das Kochen des zu harten Wassers, wobei außerdem zu beachten ist, daß solches Wasser durch das Kochen nur von den kohlensauren Salzen befreit wird. Ein durch schwefelsaure Salze (Kalk) hartes Wasser wird durch Kochen nicht verändert; hier hilft nur der Zusatz einer Lösung von kohlensaurem Natron (Soda), etwa 3 Gramm auf 1 Liter Wasser. Da also die Verbesserung eines derartigen Wassers im großen kaum ausführbar, ist es recht tröstlich, daß sich die Tiere verhältnismäßig schnell an den Genuß desselben gewöhnen. Nur bei länger fortgesetztem Genuß kalkhaltigem Wassers ist die Bildung von Harnsteinen zu befürchten, auch will man beobachtet haben, daß derartiges Wasser die Bildung von Exostosen bei jungen Pferden begünstigt.

Trübes, stinkendes, zu weiches oder mit schlechtem Geschmack behaftetes Wasser wird vermittelst Filtriren durch Holzkohlenpulver oder Kiessand bedeutend verbessert. In Ermangelung eines ordentlichen Filtrirapparates kann man zu diesem Zwecke das unreine Wasser durch eine mit wechselnden Lagen von Holzkohle und Sand gefüllte Tonne fließen lassen. Das Abkochen des Wassers, sowie der Zusatz von ganz wenig übermangansaurem Kali, Alaun oder reiner Soda, sind ebenfalls Mittel, von denen eine Verbesserung des verdorbenen Getränkes zu erwarten ist — doch welcher Pferdebesitzer könnte wohl seinen Stall in ein chemisches Laboratorium verwandeln.

Zu kaltes Wasser wird im Sommer durch die Einwirkung der Sonne und im Winter durch Beimischung einer entsprechenden Menge warmen Wassers auf den nötigen Wärmegrad (10—15 ° Celsius) gebracht. Ganz zweckmäßig ist es auch, solchem Wasser eine kleine Quantität Mehl zuzusetzen. Das Hinstellen des

Wassers in den Stall, um es hier warm werden zu lassen, ist nicht anzuraten, weil die Stalldünste hierbei sehr reichlich in das Wasser übergehen und demselben die für das Wohlbefinden des Pferdes notwendige Eigenschaft eines erfrischenden, gesunden Getränkes rauben.

Zu warmes, abgestandenes Wasser gewinnt durch einen Zusatz von Essig, Salz, Kleie oder Mehl.

Das Pferd ist im allgemeinen sehr empfindlich für plötzlichen Wechsel im Trinkwasser. Diese Empfindlichkeit geht speziell beim Vollblut so weit, daß manche Rennpferde, wenn sie bei ihren Reisen von einem Rennplatz zum anderen das gewohnte Wasser entbehren müssen, in ihrer Kondition zurückgehen. Große Genauigkeit hinsichtlich der Qualität des Wassers ist auch beim Tränken trächtiger Stuten geboten.

Der bekannte englische Trainer, William Day, befürwortet in seinem vortrefflichen Buche „The Racehorse in Training“ auf das Wärmste, nur Regenwasser zum Tränken der Pferde zu verwenden. Er beruft sich hierbei auf seine 30jährige Erfahrung, sowie auf das Faktum, daß kein anderes Wasser dem Regenwasser an Reinheit gleichkommt. Vermutlich bezieht sich diese Empfehlung auf solches Regenwasser, das in Behältern mit großen Öffnungen aufgefangen und gegen den zersetzenden Einfluß der Sonnenstrahlen geschützt wurde. Daß so gewonnenes Regenwasser den Pferden nicht schädlich ist, beweist zur Genüge der Umstand, daß die Pferde im ganzen Orient nur selten ein anderes Getränk erhalten. Nichtsdestoweniger darf nicht übersehen werden, daß Regenwasser infolge seines geringen Kohlensäuregehaltes wenig schmackhaft ist, leicht verdirbt und, wenn sofort beim Beginne des Regens aufgefangen, sich auch nicht durch besondere Reinheit auszeichnet, sondern in diesem Falle organische Keime aus den niederen Luftschichten mit sich führt.

Kohlensaures Wasser, sogenannter Säuerling, kann den Pferden ohne Nachteil verabreicht werden. Die Tiere nehmen es wohl im Anfang nur ungerne auf, aber einmal daran gewöhnt, bekommt es ihnen, wie die Erfahrung an allen Orten, wo derartige Säuerlinge der Erde entquellen, bestätigt, außerordentlich gut.

Das beste Getränk für Pferde ist jedoch unter allen Verhältnissen gutes, reines Flußwasser. Diesem am nächsten steht Quellwasser, welches über sandigem Boden gelaufen, sodann kommt Wasser aus tiefen Brunnen und erst in letzter Reihe verdient See-, Teich- und Gräbenwasser als Getränk Verwendung zu finden. Je größer die Seen und Teiche sind und je kräftiger sie von den Winden bestrichen werden können, desto mehr eignet sich ihr Wasser zum Tränken. Sind sie dagegen klein und der Einwirkung des Windes entzogen, so besitzen sie alle schädlichen Eigenschaften der stehenden Gewässer. Ganz verwerflich ist solches Wasser,

das durch Zufluß von aufgelösten organischen Stoffen aus Dunggruben, Aborten, Fabriken u. dergl. verunreinigt wurde. Aus diesem Grunde kann auch die Aufstellung von Pump- und Schöpfbrunnen in den Pferdestallungen nicht empfohlen werden, denn bei solcher Einrichtung ist es unvermeidlich, daß das Wasser nicht nur durch den Stalldunst verdorben, sondern auch durch die Exkremente der Tiere und durch infizirte Bodenbestandteile vergiftet wird.

Die tägliche Wasserration für ein Pferd des europäischen Mittelschlags beträgt je nach der Jahreszeit, der Fütterung und der Arbeitsleistung 15—20 Liter. Dies ist bedeutend mehr als das Quantum, welches das Pferd im Orient zu trinken bekommt. Der Araber z. B. tränkt sein Pferd zu allen Jahreszeiten nur einmal täglich, gegen 2 Uhr nachmittags im Winter, nach Sonnenuntergang im Sommer. Manche Wüstenstämme tränken sogar nur einmal in 48 Stunden, ohne daß ihre Pferde darunter leiden. Mit unseren europäischen Pferden dürften wir das nicht versuchen, und will ich in Bezug auf die Wasserzufuhr noch ganz besonders hervorheben, daß Futtermangel dem Pferde weniger empfindlich ist und es auch weniger herabbringt, als Mangel an Trinkwasser. Ich möchte deshalb jedem Pferdebesitzer raten, bei seinen Besuchen im Stalle dann und wann außerhalb der gewöhnlichen Tränkzeiten nach einem Tränkeimer zu greifen. Wiehern die Pferde, wenn sie dies wahrnehmen, so kann als erwiesen angenommen werden, daß das Tränken entweder versäumt oder schleuderisch besorgt wurde.

Zum Tränken sollte der Eimer stets zu den Vorderfüßen des Pferdes auf den Boden gestellt werden, nicht aber auf den Rand der Krippe, wo das Pferd in einer ebenso naturwidrigen als unbequemen Stellung trinken müßte.

Ein entschiedener Vorteil ist es, wenn man die Pferde erst tränkt und dann füttert. Gibt man dem Pferd zu trinken, wenn der Magen mit Nahrungsstoffen angefüllt ist, so wird die Magenverdauung gestört und ein mehr oder weniger beträchtlicher Teil der Haferkörner unverdaut in den Darmkanal geschwemmt. Außerdem quellt das Wasser die Körner auf und erweitert den Magen mehr als mit dem Wohlbefinden der Tiere verträglich, weshalb auch Verdauungsstörungen, Koliken, Schwindel und dergleichen mehr beim Tränken nach dem Futter durchaus nicht zu den Seltenheiten gehören. Kaum weniger schädlich ist, wie bereits erwähnt, das Tränken auf ganz nüchternen Magen. Das Wasser entzieht nämlich während seiner, bei leerem Magen ganz besonders schnellen Fahrt zum Blinddarm, dem Körper des Pferdes eine so bedeutende Menge Wärme, daß das Haar rauh wird und das Tier vor Kälte zittert. Selbstverständlich kann dies der Gesundheit nicht zuträglich sein. Aus demselben Grunde ist auch sorgfältig zu vermeiden, daß die Pferde durstig auf die Weide kommen.

Sollte das Pferd infolge anstrengender Arbeit oder raschen Laufens sehr warm geworden sein, gebietet die Vorsicht nicht zu tränken, bevor das Tier sich nicht etwas abgekühlt hat. Dies ist um so notwendiger, wenn die Arbeit nicht gleich nach dem Tränken wieder aufgenommen wird. Da man aber oft auf weiteren Ritten und Fahrten nicht viel Zeit zu seiner Verfügung hat, also schnell abfüttern möchte, ist es ein ganz praktischer Brauch, in solchen Fällen das Maul des Pferdes mit frischem Wasser auszuwaschen und sodann einige Hände voll Heu oder Häckerling auf das Wasser zu werfen, damit die Pferde nur langsam und schluckweise trinken können. Wenn die Pferde auf diese Art den ersten, heftigen Durst gelöscht und ihre trockenen Mäuler erfrischt haben, kann zur Fütterung geschritten werden. Diese Methode ist in jeder Hinsicht rationeller, als die mit wirklicher Grausamkeit verbundene Gepflogenheit, den gefüllten Eimer mit Gewalt wegzunehmen, sobald das durstige Pferd nur einige Schluck zu sich genommen.

Das Pferd während der Arbeit mit einem Trunke zu erfrischen, ist mit gar keiner Gefahr verbunden, denn einerseits wirkt die gleich darauf folgende Bewegung als Schutz gegen Erkältung, und andererseits sieht sich das Pferd durch das in seinem Maule liegende Gebiß verhindert, gar zu gierig zu trinken. Will man jedoch während eines Marsches aus irgend einem Grunde nicht tränken, kann man das Pferd auch mit etwas in Wasser getunktem Brot erfrischen.

Schließlich sei noch mit Bezug aufs Tränken erwähnt, daß das Pferd unter keiner Bedingung unmittelbar vor der Arbeit getränkt werden darf. Dies gilt ganz besonders für solche Fälle, wo die Arbeit mit andauernd schneller Bewegung verbunden ist. Wird gegen die hier gegebene Vorschrift gesündigt, so stellen sich bald erschwertes Atmen, starkes Schwitzen und nicht selten auch Diarrhöe ein, d. h. lauter Zustände, die mit schneller Bewegung nicht vereinbar sind. So manches vielversprechende Rennpferd wurde nur durch einen heimtückischer Weise kurz vor dem Rennen gereichten, ergiebigen Trunk außer stand gesetzt, die Hoffnungen seiner Anhänger zu erfüllen.

Die Futterordnung.

Nächst der Qualität und Quantität der Futtermittel übt die Ordnung, in welcher dieselben verabreicht werden, den größten Einfluß auf das Wohlbefinden des Pferdes aus. Im allgemeinen hält man sich bei der Einteilung der täglichen Fütterungszeiten an den Erfahrungssatz, daß der Hafer am zweckmäßigsten in 3 und das Heu in 2 Portionen zu teilen ist. Was nun die weitere Einteilung betrifft, so erheischt die Sorge um das Gedeihen des Pferdes, kein Heu kurz vor der Arbeit

zu verabreichen. Das Heu füllt nämlich den Magen zu sehr; aber je voller der Magen, desto schwerer drückt er auf das Zwerchfell, eine desto größere Anstrengung verursacht jeder Atemzug dem Pferde und desto eher wird Erschöpfung eintreten. Ebenso unzweckmäßig wäre es, den Hafer unmittelbar vor der Arbeit zu verabreichen, denn soll das Pferd dieses Kraftfutter gehörig ausnützen können, muß es unbedingt Ruhe während der Verdauung haben. Der Araber hat daher ganz recht, wenn er sagt: „Das Morgenfutter findet man im Mist wieder, das Abendfutter geht in die Kruppe des Pferdes über."

Aus dem hier Gesagten folgt, daß die Beschäftigung des Pferdes den Ausschlag bei der Einteilung der Fütterung zu geben hat.

Zum besseren Verständnis füge ich hier einige Beispiele aus der Praxis bei:

In der französischen Kavallerie wurde nach mehrjährigen Versuchen folgende Futterordnung angenommen: In der Frühe nach der Tagwache 1/3 der Heuration; nach dem Putzen Tränken, dann die Hälfte der Haferration und 1/3 der Strohration; nach dem zweiten Putzen (gegen 3 Uhr nachmittags) Tränken, dann die zweite Hälfte der Haferration und als Nachtfutter den Rest des Heues und Strohes. Während der Manöverzeit wird kein Heu, sondern 1/3 der Haferration in der Früh gefüttert; nach der Rückkehr vom Exerzieren 1/3 der Heuration, dann Tränken, darauf 1/3 der Hafer- und Strohration und als Nachtfutter den Rest des Heues und Strohes.

Für ein Dienstpferd, das des Morgens zwischen 7—11 Uhr scharf exerziren muß, könnte nachstehende Futterordnung passen:

1/2	5	Uhr vormittags	etwas Heu, dann Tränken;
	5	„ „	1/3 der Haferration,
	6	„ „	Putzen,
1/2	12	„ „	nach der Heimkehr: Abreiben des Pferdes, 1/3 der Heuration und Tränken wenn das Perd abgekühlt ist,
	1	„ nachmittags	1/3 der Haferration,
	3	„ „	zweites Putzen,
	4	„ „	etwas Heu,
	5	„ „	Tränken,
	6	„ „	1/3 der Haferration,
	8	„ „	den Rest des Heues und Strohes.

Im Winter, wo das Pferd wahrscheinlich nicht vor 9 Uhr morgens geritten wird, würde sich diese Tageseinteilung dahin modifizieren, daß erst um 6 Uhr Tag gemacht zu werden brauchte.

Eine ebenfalls für Dienstpferde passende Zeiteinteilung wäre folgende:

6 Uhr vorm., der Bursche geht in den Stall, reicht dem Pferde einige Schluck Wasser, reinigt die Krippe und schüttet das Morgenfutter in zwei aufeinander folgende Portionen ein. Während das Pferd frißt, wird der Mist hinausgeschafft und der Stall gereinigt.

½ 7 „ „ das Pferd wird geputzt. Ist das Putzen beendet und die Decke ausgeklopft, so wird der Stall ausgekehrt.

7 „ „ das Pferd wird satt getränkt.

8 „ „ der erste Teil der Heuration wird verabreicht.

11 „ „ das Mittagsfutter wird in 2 Rationen eingeschüttet.

1 „ nachm., das Pferd wird getränkt und erhält den zweiten Teil der Heuration.

2 „ „ das Pferd wird geputzt, die Streu geordnet und der Stall ausgekehrt.

5 „ „ das Pferd erhält das dritte Körnerfutter in 2 Portionen.

8 „ „ das Pferd wird getränkt, der letzte Teil der Heuration verabreicht, die Streu geordnet und der Stall geschlossen. Schlechten Fressern schüttet man zuvor noch eine Haferzulage in die Krippe, welche sie gewöhnlich während der Ruhe der Nacht ausfressen.

Wird das Pferd während der Morgenstunden gebraucht, so erhält es um 6 Uhr nur das halbe Futter und wird leicht übergeputzt. Nach der Rückkehr wird es dann gründlich geputzt und gefüttert.

Für Wagenpferde mit hauptsächlicher Verwendung während der späteren Vor- und früheren Nachmittagsstunden, hat sich viele Jahre hindurch bei der Allgemeinen Nordischen Fahrschule* folgende Futter- und Stallordnung praktisch bewährt:

5 Uhr vorm., Aufnahme der Streu, Reinigung der Krippen, etwas Heu, und Tränken.

5½ „ „ ⅓ der Haferration.

6½ „ „ Putzen.

9 „ „ ⅓ der Heuration.

9½ „ „ Tränken, Reinigung des Stalles und der Krippen.

12½ „ nachm. ⅓ der Haferration.

---

* Diese, in der Nähe der schwedischen Stadt Jönköping nach französischem Vorbild angelegte Schule, die jährlich über 50 junge Leute in allen Zweigen des Stall- und Fahrdienstes ausbildete, stand vom Jahre 1876—1883 unter meiner Leitung.

3 Uhr nachm. Tränken, Reinigung des Stalles und der Krippen.
4 „ „ 1/3 der Haferration.
5 „ „ zweites Putzen, falls die Pferde nachmittags nicht aus waren, sonst wird nach der Heimkehr geputzt.
7 „ „ den Rest des Heues und Strohes geben, Wasser vorhalten, Streu machen, Reinigung des Stalles.

Der Altmeister Friedrich Hamelmann (siehe dessen „Fahrkunst") will die Haferration in vier Portionen verteilt und folgendermaßen gefüttert haben: im Sommer um 5 Uhr (im Winter eine Stunde später) das erste Futter, vormittags 11 Uhr das zweite, nachmittags 3 Uhr das dritte und im Sommer abends 6 Uhr (im Winter eine Stunde später) das vierte Futter. Die tägliche Ration Heu gibt derselbe Verfasser in zwei Portionen, nämlich des Morgens nach dem ersten Futter ein Drittel und des Abends nach dem letzten Futter die übrigen Zweidrittel. Tränken läßt er nur zweimal täglich und zwar das erste Mal vor dem ersten und das zweite Mal vor dem dritten Futter. Nur bei außergewöhnlicher Hitze gönnt er den Pferden auch vor dem zweiten Futter einige Schluck Wasser zur Erfrischung.

In den Omnibusställen der Rue Wagram in Paris erhalten die Pferde eine Tagesration von 8,500 Kilo Körnerfutter (wovon 5,850 Kilo Mais und 2,650 Kilo Hafer), 400 Gramm Kleie, 3,750 Kilo Heu und 3,750 Kilo Stroh.

Die Ration gelangt auf folgende Art zur Verteilung:

Tagespferde: 4 Uhr vorm. 1/6 des Körnerfutters, 1/2 der Heuration. — 5 Uhr vorm. Wasser. — 6 Uhr 1/6 des Körnerfutters. — 10 Uhr vorm. 1/6 des Körnerfutters, 1/2 der Strohration. — 11 Uhr vorm. Wasser. — 12 Uhr mittags 1/6 des Körnerfutters. — 2 Uhr nachm. 1/6 des Körnerfutters. — 3 1/2 Uhr nachm. 1/2 der Heuration und ein Kleienfutter. — 7 Uhr nachm. Wasser, 1/6 des Körnerfutters, 1/2 der Strohration.

Nachtpferde: 5 Uhr vorm. 1/6 des Körnerfutters, 1/2 der Heuration. — 6 Uhr vorm. Wasser, 1/6 des Körnerfutters. — 8 Uhr vorm. 1/2 der Strohration. — 12 Uhr vorm. Wasser, 1/6 des Körnerfutters. — 2 1/2 Uhr nachm. 1/6 des Körnerfutters. — 3 Uhr nachm. 1/2 der Heuration und ein Kleienfutter. — 6 Uhr nachm. Wasser, 1/6 des Körnerfutters. — Bei der Rückkehr von der Arbeit, Wasser, 1/2 der Strohration, 1/6 des Körnerfutters.

Beide diese Abteilungen arbeiten 2—4 Stunden täglich. Die Mehrzahl besteht aus Percheron-Pferden.

Schließlich noch ein Beispiel der in Rennställen geltenden Tageseinteilung. William Day hat die täglichen Beschäftigungen in seinen Stallungen in Woodyates auf folgende Weise geordnet:

Der Tag beginnt im Sommer um 4 Uhr und im Winter um 5 Uhr morgens. Zu allen Jahreszeiten werden die Pferde, sobald der Stall geöffnet, hoch gebunden und hierauf bei gleichzeitiger Entfernung des Dungs sowohl die Boxes wie die Stände gründlich mit dem Besen gereinigt. Nachdem dies bewerkstelligt, werden die Pferde flüchtig geputzt. Jetzt wird auch gefüttert. Die Pferde, die in der Früh zur Arbeit gehen, erhalten ihr Haferfutter, diejenigen die erst nachmittags herauskommen, bekommen Wasser und Heu. Der Dung wird sodann auf die Dungstätte gebracht und der Stallhof sorgfältig gekehrt. Erst nachdem alles dies geschehen, dürfen sich die Stallburschen Zeit zum Frühstück gönnen.

Während der Wintersaison kommen die Pferde nicht vor 8 Uhr vormittags heraus. Ein Teil derselben bleibt bis zu 3 Stunden auf der Bahn: die jüngeren und schwächlicheren werden jedoch früher nach Haus geschickt. Jedes in den Stall zurückgekehrte Pferd wird gründlich geputzt und erhält eine Handvoll Heu vor dem Tränken, das grundsätzlich stets vor Verabreichung des Hafers zu geschehen hat. Sobald die Pferde geputzt, deren Hufe gewaschen und geschmiert worden und die Streu hergerichtet ist, kommt das erste Haferfutter zur Verteilung. Es ist dann meistens gegen ½ 11 Uhr vormittags. Das zweite Haferfutter erhalten die Tiere 12 Uhr mittags und gleich darauf auch eine Portion Heu.

Die erst nachmittags herauskommenden Pferde werden geputzt und dann gefüttert, während die anderen draußen sind. Ihre Arbeit beginnt nach dem Mittagessen der Stallburschen und dauert bis gegen 3½—4½ Uhr nachmittags. Nach der Heimkehr wird ihnen dieselbe Wartung zu Teil, welche ihre Stallgenossen nach der Morgenarbeit geworden.

Um 5 Uhr nachmittags werden die vormittags arbeitenden Pferde wieder getränkt und geputzt. Sollten sich ihre Beine kalt anfühlen, werden dieselben so lange mit der flachen Hand gerieben, bis sie von einer gesunden Wärme durchströmt sind. Day hält diese Methode für weit rationeller als das Bandagiren. Es ist nun in der Regel 6 Uhr geworden, zu welcher Zeit das dritte Haferfutter in zwei Portionen — eine um 6, die andere um 7 Uhr — gegeben wird. Um 8 Uhr, nachdem zuvor der Stall gereinigt und die Nachtstreu hergerichtet worden, kommt das letzte Heu zur Verteilung. Die Pferde werden nun losgebunden und dürfen sich niederlegen.

Im Sommer herrscht folgende Stallordnung: Der Stall wird um 4 Uhr vormittags geöffnet. Die für die Morgenarbeit bestimmten Pferde kommen von 5—7 oder 7½ Uhr vormittags auf die Bahn. Nach ihrer Heimkehr wird mit ihnen wie hier oben beschrieben verfahren. Das Stallpersonal frühstückt um 8½ vormittags und um 9 Uhr kommen die übrigen Pferde heraus. Bis 12 Uhr muß die Wartung dieser gegen 11 Uhr heimkehrenden Abteilung beendigt sein. Dieselbe

wird nun mit Wasser und Futter versorgt, worauf die Morgen-Abteilung wieder zum Putzen vorgenommen wird und sodann ebenfalls Wasser und Futter erhält. Damit sind die vormittäglichen Verrichtungen im Stalle beendigt. Sämtliche Pferde erhalten eine Portion Heu und die Stallburschen verlassen den Stall, um ihrerseits die Bedürfnisse des Magens zu befriedigen.

Die Nachmittagsarbeit beginnt erst um 4 Uhr, zu welcher Zeit die Morgen-Abteilung wieder eine Stunde heraus kommt. Nachdem diese geputzt und sämtliche Pferde getränkt worden, gelangt das letzte Haferfutter und um 8 Uhr auch der Rest des Heues zur Verteilung. Die Tagesarbeit hat damit ihr Ende erreicht.

Für welche Futterordnung man sich aber auch entscheiden möge, hat man sich stets vor Augen zu halten, daß Pünktlichkeit in der Einhaltung der einmal angenommenen Fütterungszeiten eine Hauptbedingung für das Wohlbefinden der Pferde bildet. Das Pferd merkt sich bald, wann es berechtigt ist eine Mahlzeit zu erwarten, denn es hat, wenn ich mir diesen Ausdruck gestatten darf, eine vortrefflich gehende Uhr in seinem Magen. Die natürliche Folge hiervon ist aber, daß es unruhig wird, wenn der Wärter es auf das Futter warten läßt und es sich dann entweder mit zu großer Gier über das Fressen stürzt, oder auch aus purer Nervosität den Appetit verliert.

Zu einer rationellen Stallordnung gehört auch, daß die Krippen nach jedem Futter sorgfältig gereinigt werden, denn einerseits frißt das Pferd nicht was es mit seinem Atem verunreinigt hat und andererseits ist nichts so geeignet ihm den Appetit zu verderben, als wenn das frische Futter mit den Überbleibseln einer früheren Mahlzeit vermischt wird. Uns Menschen würde es nicht anders ergehen. Berücksichtigt der Wärter diesen Umstand und vermeidet er es, einem schwachen Fresser zu große Portionen auf einmal vorzulegen, so wird er es oft zu stande bringen, einen solchen, wenn auch mit einiger Mühe und vermehrtem Nachsehen, dazu zu bewegen, weit mehr Futter aufzunehmen, als bei gedankenloser, schablonmäßiger Wartung der Fall sein würde. Es erschien mir nicht überflüssig hieran zu erinnern, denn so mancher Pferdebesitzer findet es ganz rätselhaft, daß sich sein Gaul bei gleichem Futter und gleicher Arbeit unter dem einen Wärter rund und glatt hält, während er in der Hand eines anderen Wärters alle Rippen zeigt. Ein Blick in die Krippe des Pferdes, sowohl während als nach der Fütterung, würde in den meisten Fällen dieses Rätsel lösen. Die Kunst des Futtermeisters liegt eben zum großen Teile in der Beobachtung der alten, goldenen Regel: „Kleine Portionen und reine Krippen.“ *

* Erfahrene englische Pferdewärter behaupten, daß etwas pulverisierte Ulmen- oder Peru-Rinde in den Mehltrank gemischt oder eine in sehr dünne Scheiben geschnittene Pastinake gut mit dem Hafer und Häcksel gemengt, vorzügliche Mittel seien, die Freßlust eines das Futter versagenden Pferdes anzuregen.

Schließlich möchte ich noch hervorheben, daß es den Grundsätzen der rationellen Stallpflege widerspricht, einem durch anstrengende Arbeit erhitzten Pferde Futter zu reichen. Der Verdauungsapparat ist in diesem Falle nicht befähigt, seine normale Arbeit zu verrichten, weshalb auch eine Belastung desselben mit Futterstoffen nur schädlich wirken kann.

Es sei also das stete Bestreben des Pferdewärters, die Rationen nach dem Befinden, der Arbeit und dem Verdauungsvermögen des Pferdes zu bemessen.

Zweites Kapitel.

Die Putzpflege.

Das Faktum, daß die Pferde auf der Weide auch ohne Putzen gesund bleiben, während dieses im Stalle einen wichtigen Bestandteil der Gesundheitspflege ausmacht, erscheint auf den ersten Blick ganz unerklärlich. Bei nährerem Nachdenken findet man jedoch leicht, daß nicht der Aufenthalt im Stalle an und für sich, sondern die anstrengende Arbeit und das Kraftfutter, welche ja gewöhnlich mit der Stallhaltung verbunden sind, zu einer sorgfältigen Hautpflege führen oder vielmehr führen sollten. Dies geht schon daraus hervor, daß das Kavalleriepferd, auch wenn es im Biwak Tag und Nacht im Freien weilt, die Putzpflege durchaus nicht ohne Nachteil entbehren kann. Die Arbeit und das Futter, aber keineswegs der Stall, sind also die Faktoren, die hier den Unterschied in der Haltung des auf der Streu stehenden und des unter natürlicheren Verhältnissen lebenden Pferdes bedingen.

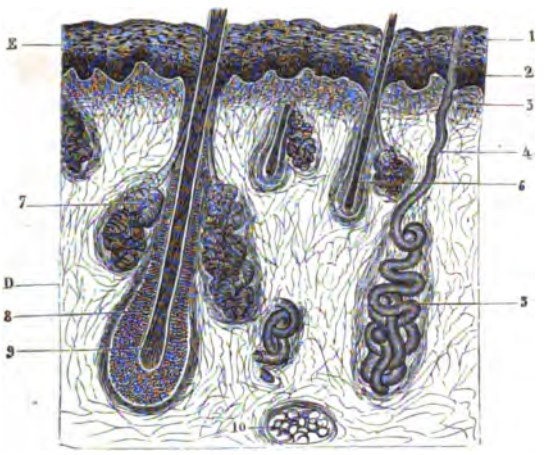
Durch Arbeit, und ganz besonders durch harte Arbeit, werden die Absonderungen der Schweiß- und Talgdrüsen bedeutend vermehrt, und da nun außerdem das strenge Arbeit verrichtende Pferd ein nährendes intensives Futter erhalten muß, wird jene Hautthätigkeit noch um ein bedeutendes vermehrt. Hieraus ergibt sich die Notwendigkeit, die Poren rein zu halten.

Je größer die Hautthätigkeit ist, desto notwendiger wird auch die Hautpflege. So lange das Pferd sich im Naturzustande befindet, bewegt es sich nie mehr als erforderlich ist um zu Futter und Wasser zu gelangen, widerlichen Einflüssen oder Feinden zu entrinnen und wenn's hoch geht, dann und wann ein Spielchen mit den Genossen zu treiben. Hierzu kommt noch, daß das Futter eine auflösende Wirkung hat und Regen und Wind für die Reinhaltung des Pelzes sorgen. Was soll da eine umständliche und zeitraubende, oft gar nicht durchzuführende Hautpflege? Auch

beim Arbeitspferd, das seine Tagesarbeit im langsamen Schritt verrichtet, wäre eine pedantische Putzpflege verlorene oder wenigstens nicht sonderlich lohnende Mühe. Jagd- und Rennpferde aber, deren ganze Konstitution künstlich in die Höhe geschraubt worden ist, brauchen eine weit sorgfältigere Hautpflege, als gewöhnliche Reit- und Wagenpferde.

Die Hautpflege ist somit durchaus nicht ein bloßer Toilettevorteil, der geeignet ist, dem Pferde ein gefälligeres Aussehen zu verleihen, sondern sie trägt direkt zum Wohlbefinden des Tieres bei. Wir werden dies leichter einsehen, wenn wir uns die Bestandteile der Haut vor Augen geführt haben.

Fig. 2.



Durchschnitt der Pferdehaut.

E Epidermis, Oberhaut. D Derma, Lederhaut. 1 Verhärtete Oberhaut. 2 Malpigbische Schleimschichte. 3 Papillar-Körper. 4 Absonderungskanälchen einer Schweißdrüse. 5 Schweißdrüse. 6 Haarbalg oder Haarsack. 7 Balgdrüse. 8 Haarscheide. 9 Haarwurzel. 10 Fetthäufchen im Unterhautbindegewebe.

Die Haut ist ein festes, aber elastisches und poröses Gewebe, welches den ganzen Körper bedeckt und aus zwei Schichten — die Oberhaut oder Epidermis und die Lederhaut, Derma — zusammengesetzt ist. Die Lederhaut ist dick und reich an Gefäßen, Drüsen und Nerven. Die innere Schicht dieser Haut besteht aus lockerem Binde- und Fettgewebe, durch welches sie mit den unter ihr liegenden Gebilden in Verbindung steht. Die äußere Schicht ist mit einer Menge kleiner Öffnungen übersät, welche teils den Talg- und Schweißdrüsen als Abzugskanäle dienen (Poren), teils den Haaren Durchgang gewähren, und bildet diese Schicht außerdem die aus einer großen Menge warzenähnlicher kleiner Erhöhungen bestehenden Tastwarzengewebe, in denen sich Blutgefäße und Nerven verzweigen.

Die Haut ist dünner an allen den Körperstellen, welche durch ihre Lage gegen äußere, feindliche Einwirkungen geschützt sind, wie z. B. die innere Fläche der Oberschenkel, unter dem Bauche, an einigen Stellen des Kopfes und in der Umgebung jener Öffnungen, wo sie durch Einstülpung in die Schleimhaut übergeht.

Die Oberhaut ist das dünne gefäß- und nervenlose Membran, welches die Lederhaut überzieht. Sie wird aus einer Menge von der Lederhaut abgesonderte Zellen gebildet. Jede solche Zelle ist ursprünglich rund und mit einer Flüssigkeit

angefüllt; aber in demselben Maße wie sich diese verflüchtigt, werden die Zellen glatt und hart und blättern sich schließlich als kleine, weißliche Schüppchen ab, während immer neue Zellen nachgebildet werden. Die Oberhaut ist also eigentlich nichts anderes, als eine Anhäufung verhärteter Zellen. Daß in der Haut eine Menge Talg- und Schweißdrüsen vorkommen, wurde bereits erwähnt. Die Talgdrüsen, welche eine fettige Materie absondern, sind am zahlreichsten an solchen Hautstellen vorhanden, die einer starken Friktion unterworfen sind. Die Schweißdrüsen sondern den Schweiß durch die über der ganzen Hautfläche verbreiteten Poren ab. Die Hautabsonderungen eines in hohe Kondition versetzten Pferdes sollen während 24 Stunden kaum weniger als das Quantum betragen, das in Form von Exkrementen ausgeschieden wird. Die Poren haben aber noch einen anderen überaus wichtigen Zweck. Durch dieselben wird nämlich Sauerstoff aufgenommen und Kohlensäure ausgeschieden, und ist, wie später in dem der Anatomie und Physiologie des Pferdes gewidmeten Kapitel ausführlich nachgewiesen werden wird, dieser Prozeß von solcher Wichtigkeit für die ganze Lebensthätigkeit, daß jede Störung desselben tiefgreifende Unordnungen in dem Organismus hervorrufen muß.

Die durch die Haut vermittelte Absonderung verbrauchter Stoffe kommt natürlich auch bei dem im Naturstande lebenden Pferde vor, aber sie ist weit bedeutender bei solchen Pferden, die bei harter Arbeit stark gefüttert werden, sowie auch bei den mit Grünfutter genährten Tieren. Hieraus ergibt sich die Notwendigkeit, in den genannten Fällen durch eine besonders sorgfältige Putzpflege dahin zu wirken, daß die Hautthätigkeit ungestört vor sich gehen könne.

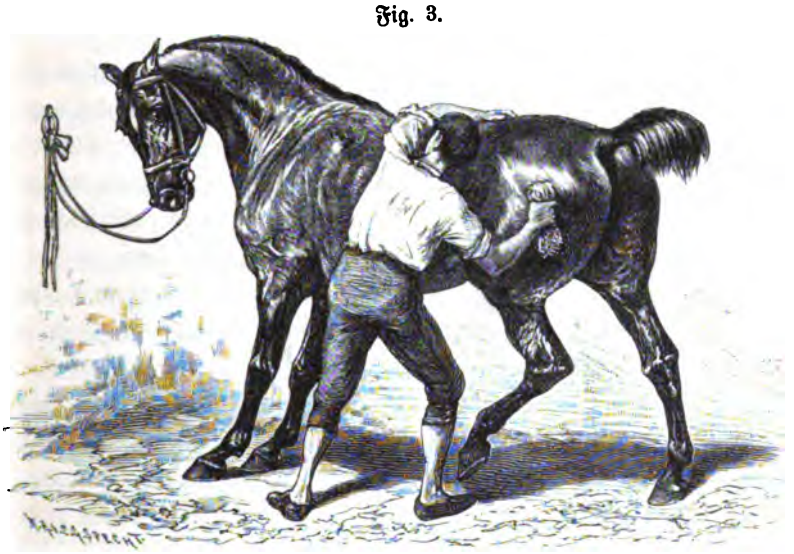
Die große physiologische Bedeutung der Haut geht auch daraus hervor, daß das Aussehen des Haares einen zuverlässigen Barometer für das Wohlbefinden des Pferdes abgibt. Ist der normale Zustand der Haut gestört, so erscheint das Haar rauh und tot. Es leidet aber nicht das Haar allein, wenn Schmutz sich auf der Hautdecke anhäuft, sondern das ganze System wird durch die hieraus entstehende Verstopfung der Poren angegriffen.

Die Haare sind hornige Gebilde, welche von einer in der Lederhaut oder im Unterhautzellgewebe sitzenden Wurzel ausgehen. Sie sind von verschiedener Länge bei verschiedenen Rassen. Das edle Pferd z. B. hat die kurzen Haare der südländischen Rassen beibehalten. Aber auch bei Pferden ein und desselben Schlages kann oft ein großer Unterschied in der Beschaffenheit des Haares beobachtet werden. Dies hat seinen Grund darin, daß der Stoffwechsel nicht bei allen Tieren mit derselben Energie vor sich geht. Das Alter des Pferdes übt ebenfalls einen bedeutenden Einfluß auf die Beschaffenheit des Haares aus. Alle Pferde, bei welchen der Stoffwechsel träger geworden, haben gewöhnlich längeres Haar als jüngere Tiere.

Zweimal jährlich — im Herbst und Frühjahr — wird das Haar gewechselt. Dieser Haarwechsel besteht darin, daß die weichen zwiebelähnlichen Wurzeln zusammenschrumpfen, das Haar infolge dessen seinen Halt verliert, abfällt und durch neues Haar ersetzt wird. Ausgenommen von dem Wechsel sind nur die Mähnen- und Schweifhaare, deren Wurzel sich viel tiefer in das Unterhautzellgewebe strecken.

Aus dem, was ich hier von der Hautthätigkeit erwähnt, geht hervor, daß der Hauptzweck der Putzpflege kein anderer sein kann, als die Haut von solchen Unreinlichkeiten und Absonderungen zu befreien, die, wenn sie sich anhäufen dürften, die

Fig. 3.



Der englische Pferdewärter.

normale Thätigkeit der Haut erschweren würden. Außerdem befördert das Putzen die Hautausdünstung und wirkt belebend auf das Nervensystem des Pferdes ein, wodurch wieder die Atmungs- und Verdauungsorgane gestärkt werden.

Ein Pferd gut zu putzen ist keine leichte Aufgabe. Es gehört sowohl Übung als Kraft dazu. Soll aber diese Anstrengung nicht vergeblich sein, muß der Putzende seine Muskelkraft durch sein körperliches Gewicht unterstützen. Zu diesem Zwecke stellt er sich etwas entfernt vom Pferde auf, und läßt sein Gewicht so viel wie möglich auf die Bürste wirken. Letztere wird so weit besser in die Haare eindringen, als wenn der Mann sich ausschließlich auf die Kraft seiner Armmuskeln verläßt. Bei dieser Gelegenheit möchte ich auch jedem Pferdewärter anraten, beim Putzen das Beispiel der englischen Stallleute zu befolgen und alle überflüssigen, die freien Bewegungen des Oberkörpers hindernden Kleidungsstücke, wie Jacken,

Westen, Halstücher, Hosenträger u. s. w. abzulegen. Der englische Pferdewärter verrichtet alle und jede Stallarbeit, aber vor allem das Putzen, ohne genannte Bekleidungsgegenstände und mit aufgekrempten Hemdärmeln (Fig. 3.)

Diese Toilettendetails sind durchaus nicht nebensächlicher Natur, denn eine Arbeit, welche andauernde und anstrengende Bewegung der Arm- und Brustmuskeln erfordert, kann unmöglich so wie sich's gehört geleistet werden, wenn der Oberkörper in den gewöhnlichen Kleidern steckt. Deshalb sehen wir auch die Ruderer, Turner, Ballspieler und Wettläufer in einer Tracht, die der völligen Entblößung des Oberkörpers sehr nahe kommt. Das Putzen und Trockenreiben eines Pferdes aber ist wenn auch kein Sport so doch eine Leibesübung, welche, was die damit verknüpfte Anstrengung betrifft, kaum geringere Anforderungen an die körperliche Kraft und Ausdauer stellt. Also weg mit der unsportmäßigen Bekleidung. Gegen Erkältung ist man bei fleißigem Putzen auch in Hemdärmeln geschützt.

Die Werkzeuge, die der Wärter zum Putzen benötigt, sind: eine Bürste (Kardätsche), ein Striegel, ein Heu- oder Strohwisch, ein Wischtuch, ein Mähnenkamm, ein Schwamm, eine Wasserbürste, ein Schwitzmesser, ein Hufräumer, und einige Hufbürsten. Selbstverständlich müssen sämtliche diese Werkzeuge von bester Qualität sein; aber vor allem sorge man dafür, daß die Kardätsche nichts zu wünschen übrig lasse, denn mit einer schlechten Bürste kann auch der geschickteste Wärter keine ordentliche Arbeit zu stande bringen. Leider stehen die deutschen Bürsten noch immer den englischen und französischen an Güte und Haltbarkeit bedeutend nach.

Die Reihenfolge in welcher die mit dem Putzen verbundenen Manipulationen vorgenommen werden, ist gewöhnlich folgende:

Zunächst zieht der Wärter die Streu gegen das Kopfende des Standes. Darauf läßt er das Pferd sich in dem Stand umdrehen, damit es ihm nicht an Licht und Platz beim Putzen des Kopfes fehle, und legt die zusammengefaltete Decke über die Kruppe des Pferdes. Mit der Kardätsche in der linken nnd dem Striegel in der rechten Hand beginnt der Wärter sodann, auf der linken Seite des Pferdes stehend, den Kopf, den Hals und das Vorderteil des Pferdes zu putzen. Die Behandlung des Kopfes erheischt eine nicht geringe Übung und Geduld, weil einerseits lange Striche hierbei nicht anzuwenden sind, andererseits aber die meisten Pferde am Kopfe sehr empfindlich zu sein pflegen. Aus diesem Grunde verwenden auch ungeschickte oder nachlässige Stallleute nur wenig Zeit und Sorgfalt auf die Reinigung desKopfes. Nachdem das Vorderteil gründlich gesäubert worden, wird das Pferd wieder umgedreht und behufs weiterer Reinigung hoch gebunden. Bevor jedoch der Wärter zum Putzen des Leibes und des Hinterteils übergeht, nimmt er die Decke weg, stäubt sie im Freien aus und läßt sie, falls die Witterung es erlaubt, dort so lange

hängen, bis das Pferd fertig geputzt ist. Dieses Lüften der Decken ist um so notwendiger, als dieselben einen großen Teil der Ausdünstungen des Pferdes aufsaugen. Nachdem das Pferd erst auf der linken Seite und sodann auf der rechten gründlich durchgeputzt worden — beim Putzen der rechten Seite führt die rechte Hand die Kardätsche und die linke den Striegel — beginnt die Arbeit mit dem Wisch. Eine Hauptsache beim Bürsten ist, daß der Mann sich an lange, runde Striche gewöhne. Gegen den Strich zu putzen ruinirt das Haar. Der Striegel dient hauptsächlich zur Reinigung der Bürste und darf nur wenn das Haar durch Schweiß oder Schmutz stark zusammengeklebt sein sollte, mit dem Körper des Pferdes in Berührung gebracht werden. Bei dieser Gelegenheit sei auch des, aus vier an der unteren Kante gezahnten Stahlbändern bestehenden, amerikanischen Striegels (Fig. 4) gedacht, der weich und elastisch arbeitet und dank der Vibrirung der zusammengefalteten Stahlbänder sich selbstthätig von den aufgenommenen Schmutzpartikeln, Haaren 2c. befreit.

Fig. 4.

Spratt's Patent-Striegel.

Über das Putzen der Pferde mittelst der von Goodwin erfundenen Maschine spricht sich unter anderem der Administrator der Pariser Omnibus-Gesellschaft, Herr E. Lavalard, recht lobend aus. Diese Maschine, die nur 3 Mann zu ihrer Bedienung erfordert, ermöglicht es, ein Pferd innerhalb 5 Minuten gründlicher zu putzen als von einem geübten Pferdewärter in einer halben Stunde mittelst Handarbeit zu erreichen ist. Außerdem wurde bei der Maschinenarbeit eine Besparung von circa 10 Centimes per Tag und Pferd erzielt. Dieselbe empfiehlt sich daher überall, wo ein großer Pferdestand vorhanden. Die Gesamtkosten der Maschinenarbeit, inclusive Anschaffung, Unterhalt und Amortisirung der Maschine, berechnet Lavalard auf 2000 Francs.

Der Wisch ist eine aus Heu, Stroh oder noch besser aus Bast zusammengedrehte Wulst, die, nachdem man mehrere Knoten in dieselbe geschlungen, etwas angefeuchtet und mit den Füßen platt und eben getreten wird. So angefertigt, wird der Wisch mit beiden Händen nachdrücklichst über den Körper des Pferdes geführt, wobei man ihn wiederholt über dieselben Stellen entlang zieht. Infolge seiner weichen Beschaffenheit und der in ihm enthaltenen Feuchtigkeit, schmiegt sich der Wisch fest an alle Körperteile des Pferdes an, drückt jedes einzelne Haar glatt und verleiht dem ganzen Tier eine Art Politur. Zu demselben Zweck bedient man sich in Englisch-Indien breiter, runder und mit Leder überzogener Wulste, die „Tapees“ genannt werden. Diese sind ca. 22 cm im Durchmesser, haben eine Dicke von 8 cm und eine aus Roßhaar bestehende Polsterung. Auf der Rückseite

befindet sich eine lederne Schlaufe, zum Durchstecken der flachen Hand. Der Wärter nimmt nun in jede Hand einen solchen Tapee und bearbeitet in rascher Folge unter Anwendung seiner ganzen Armkraft den Hals, die Schultern, die Rippen und die Kruppe des Pferdes, wobei er jedoch die Nieren und Flanken desselben unberührt läßt. Die gebräuchlichste Methode ist zuerst mit der linken Hand, dann mit der rechten und hierauf wieder mit der linken zuzuschlagen, worauf die beiden Tapees mittelst einer raschen Bewegung der Hände gegeneinander geführt werden. Auf diese Art erhält das Pferd eine förmliche Massage, welche ihm, sobald es sich einmal daran gewöhnt hat, großes Behagen zu bereiten scheint. Der rechte Moment zur Vornahme derselben ist nach beendigtem Abputzen mit der Kardätsche. Nach der Behandlung mit dem Wische soll das Pferd glänzen als ob es mit Atlas überzogen wäre. Einzelne Haare die sich beim Putzen abgelöst, werden schließlich noch mit dem Wischtuch oder einem trockenen, wollenen Lappen entfernt.

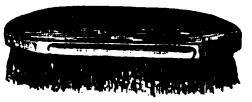
Fig. 5.

Mähnenkamm.

Fig. 6.

Mähnenbürste.

Fig. 7.



Gewöhnl. Wasserbürste.

Fig. 8.

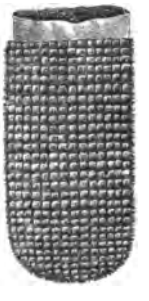
Mähnengabel.

Nun holt der Wärter wieder die Decke herein und legt sie dem Pferde auf. In Renn- und Jagdställen wird den Pferden zuvor noch ein Handtuch über die Kruppe gelegt, welches so lange liegen bleibt, bis die Decke warm geworden und dann nach hinten fortgezogen wird. Bei dieser Gelegenheit will ich auch den Wärter daran erinnern, daß die Decken, wenn dieselben entfernt werden sollen, stets zusammengefaltet nach rückwärts wegzuziehen sind. Auf diese Weise vermeidet man nicht nur die mühsam erzielte Glätte des Haares zu zerstören, sondern erhöht dieselbe noch durch den sanften Druck der warmen und weichen Decke.

Jetzt ist auch der Moment gekommen, der Mähne, dem Schopf und dem Schweif die notwendige Pflege angedeihen zu lassen. Mähne und Schopf werden

mit dem Mähnenkamm* (Fig. 5) vorsichtig durchgekämmt und sodann mit einer angefeuchteten Mähnenbürste (Fig. 6) oder auch mit einer gewöhnlichen Wasserbürste (Fig. 7) glatt gebürstet. Sehr vorteilhaft ist es auch, diese Teile von Zeit zu Zeit mit Wasser zu reinigen, wobei der Wärter Sorge zu tragen hat, die einzelnen Haare mit den Fingern zu verlesen, d. h. die Haarsträhne vorsichtig auseinander zu klauben. Der Schweif des Pferdes sollte nie mit dem Kamm in Berührung gebracht werden, denn selbst wenn dieser noch so schonend gebraucht wird, ist es kaum zu vermeiden, daß ein oder das andere Haar der Toilette zum Opfer fällt, und kann so in kürzester Zeit eine der größten Zierden des Pferdes gründlich ruinirt werden. Statt des Kammes gebrauche der Wärter seine eigenen Finger zum Verlesen und Ordnen der einzelnen Haare. Während er auf diese Art das Schweifhaar mit der einen Hand scheitelt, bürstet er dasselbe mit der von der anderen Hand geführten Mähnenbürste von der Wurzel bis zur Spitze. Sollte die Mähne zu dick und buschig sein, wird sie mit einer hölzernen Gabel (Fig. 8) entsprechend verdünnt. Widerspenstige Mähnen müssen mit Stroh oder Bindfaden eingeflochten werden. Fleißiges Anfeuchten ist außerdem nicht zu versäumen. Ein anderes erprobtes Mittel struppigen Mähnen die erwünschte Lage und Glätte zu geben, ist, dieselben mit einem dicken Mehlbrei (Mehl und Wasser) einzuschmieren. Über die so behandelte Mähne wird ein Tuch gebunden. Nach Verlauf von einigen Tagen liegt die Mähne dann glatt. Im Zusammenhang hiermit sei erwähnt, daß die Mähne rechts hängen soll, weil das Pferd meist von der linken Seite gemustert wird.

Fig. 9.



Putzhandschuh.

Nachdem der Schweif gereinigt,** werden die Augen, Nasenlöcher, der After und der Schlauch mit einem feuchten Schwamm ausgewaschen und schließlich die Hufe gründlich mit der Wasserbürste und dem Hufräumer ausgeputzt. Dieser Schlußakt des Putzgeschäftes wird stets von der linken Seite des Pferdes aus vorgenommen.

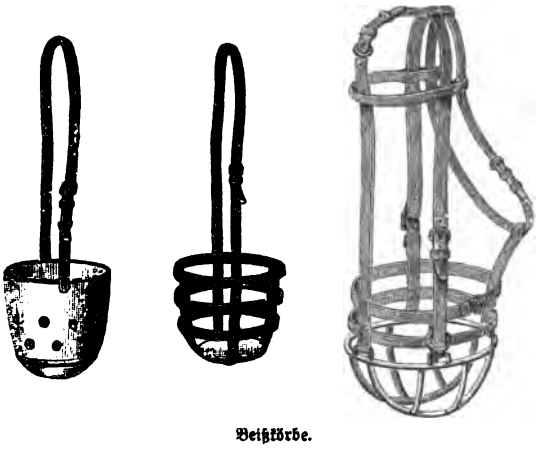
Da Rohheit beim Putzen leider ein alltägliches Vorkommnis ist, dürfte es nicht überflüssig sein, dem Wärter ans Herz zu legen, kitzliche Pferde mit Schonung zu behandeln und nicht jede Putzstunde zu einem Kampf auf Leben und Tod mit dem Tiere ausarten zu lassen. Während des Haarwechsels ist es aber ganz besonders notwendig, das Putzen nur mit leichter Hand zu bewerkstelligen, und möchte ich deshalb jedem Pferdebesitzer anraten, während dieser Periode den Gebrauch der Kardätsche ganz zu verbieten. Der Wisch oder noch besser der Putz-

* Besser noch mit den Fingern.

** Ist dieser sehr beschmutzt, so wird er gründlich im Eimer abgewaschen werden müssen.

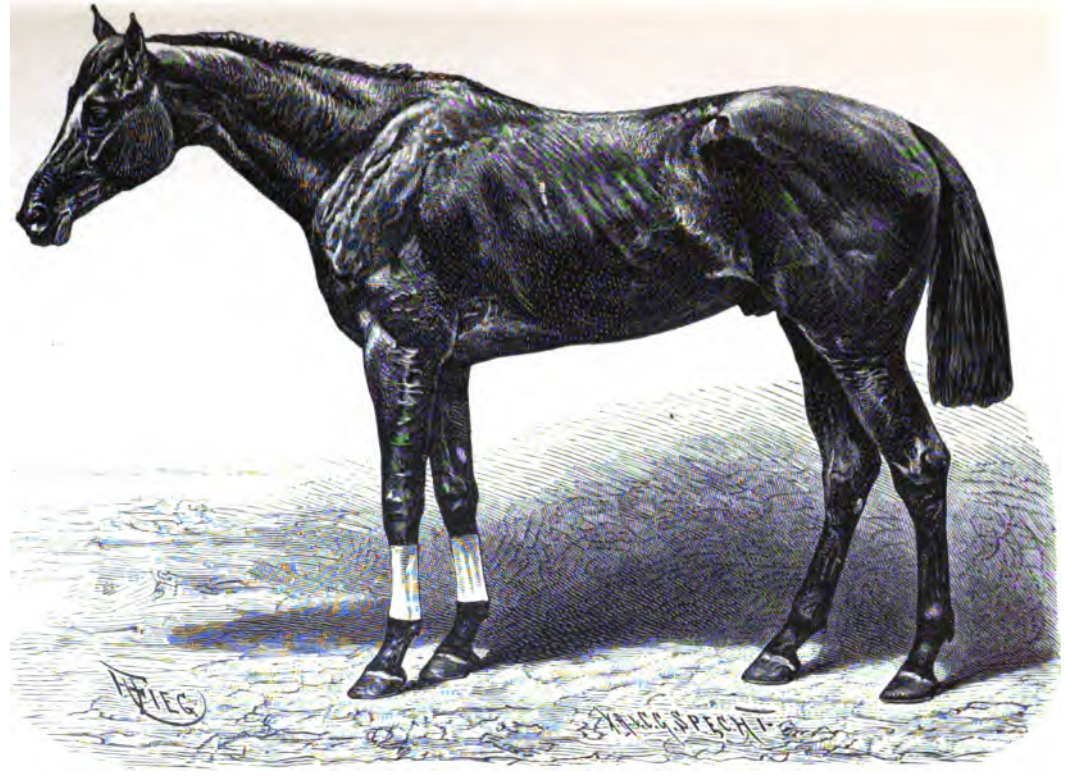
handschuh (Fig. 9) ist zu dieser Zeit eine wahre Wohlthat für das Pferd. Wie wichtig es ist, hierauf Rücksicht zu nehmen, geht aus folgendem Beispiel hervor. Unter den Pferden der Allgemeinen Nordischen Fahrschule gab es einen vom Vollbluthengste Dunbar herstammenden Halbblutwallach, der teils wegen seiner dünnen Haare, teils aus angeborener Nervosität einen so ausgesprochenen Widerwillen gegen das Geputztwerden an den Tag legte, daß es unter den Schülern für eine Strafe galt, mit der Pflege des „Dunder's" — so hieß der Gaul — betraut zu werden. Dies ging eine zeitlang so fort, bis ich den Befehl gab, daß der kitzliche Wallach nicht mehr mit der Kardätsche, sondern mit dem Putzhandschuh zu putzen sei. Von diesem Augenblicke an hörte Dunder auf ein Schrecken für die Zöglinge der Anstalt zu sein. Aber nicht genug damit: derselbe Gaul, der früher trotz allem Putzen und doppelter Ration wie die sieben teuren Zeiten ausgesehen hatte, wurde rund und fett, sowie die nervenangreifenden Raufereien während der Putzstunde ein Ende nahmen. Ich erwähnte dieses aus der Praxis genommene Beispiel, damit der Pferdewärter sich nicht einbilden möge, es läge etwas Rühmliches darin, kitzliche Pferde beim Putzen so zu bemeistern, daß sie sich wie Würmer unter der von einer eisernen Faust geführten Kardätsche winden. Auf solches Putzen paßt natürlich der alte Spruch: „Gut geputzt ist halb gefüttert" durchaus nicht. Im Gegenteil, es ließe sich leicht nachweisen, daß der Effekt desselben dem Verluste eines halben Futters gleichkommt.

Fig. 10. Fig. 11. Fig. 12.



Beißkörbe.

Pferde, die weder durch Güte noch durch Strenge davon abgehalten werden können, während des Putzens nach dem Wärter zu schlagen, müssen à la Rarey behandelt werden, d. h. eines ihrer Vorderbeine wird aufgebunden, indem man das Knie beugt und das Schienbein mittelst eines um die Fessel gelegten Riemens an den Unterarm festschnallt. Das so gefesselte Pferd steht auf drei Beinen, eine Stellung, welche, wenn sie auch das Schlagen nicht absolut unmöglich macht, doch in den allermeisten Fällen den Trotz des Pferdes brechen dürfte. Da aber heftige Pferde sich dieser Operation nicht selten durch Niederwerfen widersetzen, ist



Ayrshire,

Brauner Hengst v. Hampton a. d. Atalanta. Sieger im englischen Derby 1888.

es rätlich, eine weiche Streu unterzulegen und die ersten Male das Bein nicht festzuschnallen, sondern nur durch einen Gehilfen aufhalten zu lassen. Am besten ist es jedoch, wenn man alle Zwangsmaßregeln vermeiden kann. Ein entschlossener Mann wird gewöhnlich auch ohne solche mit seinem Pferde fertig. Man sieht dies täglich in den englischen Rennställen, wo die kleinen Stallburschen (lads), nur mit einem Stöckchen bewaffnet, ohne Anwendung irgend einer Gewalt ihres Amtes bei den oft sehr schwierigen Vollblutpferden walten. Pferde, die beißen, werden mit einem Beißkorb (Fig. 10, 11 und 12) versehen.

Weiße oder mit Urin beschmutzte Beine müssen mit verschlagenem Wasser und weißer (nicht grüner) Seife abgewaschen und sodann mit einem Handtuch sorgfältig trocken gerieben werden. Schimmel, die sich gelbe Flecken geholt, werden mit nassem Holzkohlenstaub eingerieben und dieser nach Verlauf einer Stunde mit einer in lauem Seifenwasser getauchten Bürste weggewaschen. Die Flecken sind dann verschwunden.

Sollte ein Pferd sehr schmutzig geworden sein, empfiehlt es sich, dasselbe, wenn es die Witterung irgend zuläßt, im Freien zu putzen. Es kann nämlich weder für die Pferde noch für das Stallpersonal zuträglich sein, den während des Putzens aufwirbelnden feinen Staub einzuatmen. Dies ist auch der Grund, weshalb englische Stallleute nicht nur während des Putzens, sondern überhaupt bei jeder Verrichtung im Stalle gleichzeitig mit dem Ein- und Ausatmen mit halbgeschlossenen Lippen einen zischenden Laut von sich geben und so den Staub von sich fortblasen, statt denselben einzuatmen. Während der warmen Jahreszeit sollte immer bei offenen Thüren oder im Freien geputzt werden.

Die weißen Striche, welche der Pferdewärter mit dem aus dem Striegel geklopften Staub hinter dem Stand auf den Fußboden zeichnet, geben keinen zuverlässigen Maßstab für die Beurteilung der geleisteten Putzarbeit ab. Will der Besitzer sich davon überzeugen, wie das Pferd geputzt wurde, muß er sich deshalb schon dazu bequemen, mit den Fingern gegen den Strich am Kopf, Hals, Schulterblatt, Bauch 2c. zu streichen und auch die Mähnen- und Schweifhaare bis auf die Wurzel zu untersuchen. Werden die Finger hierbei nicht schmutzig und entdeckt er keinen Staub zwischen den Haaren, so kann er sich zufrieden geben. Natürlich darf er nicht die Forderung stellen, daß kein einziges Staubkörnchen bei solcher Untersuchung sein Auge beleidige, denn wie ich bereits erwähnt, erzeugt die Haut des Pferdes fortwährend neue Schüppchen, welche keineswegs als Schmutz anzusehen sind.

Während des Haarwechsels im Frühjahr mit angefeuchteten oder geharzten Fingern die lose sitzenden Haare auszuziehen, ist eine naturwidrige Unsitte, die, obgleich sie sich in den meisten Kavallerieställen eingenistet hat, von keinem für

das Wohl seiner Pferde besorgten Besitzer geduldet werden sollte. Die Natur weiß es am Besten zu beurteilen, wann das Pferd sein Winterkleid ohne Nachteil ablegen kann, und ist es außerdem eine alte Erfahrung, daß einige kalte Tage im Frühjahr genügen, dem künstlich hervorgerufenen Sommerhaar für die ganze Dauer der schönen Jahreszeit allen Glanz zu rauben. Andererseits ist es aber immer als ein schlechtes Zeichen anzusehen, wenn ein Pferd, nachdem dessen Stallgenossen schon ihr Haar gewechselt, noch einen toten, struppigen Winterpelz am Leibe hat. Man sagt von einem solchen Pferde, daß es schlecht überwintert hat. Leinsamen und Mohrrüben sind in diesem Fall probate Mittel.

Was die Zahl der täglichen Putzstunden betrifft, braucht wohl kaum hervorgehoben zu werden, daß die Haut des Pferdes jeden Morgen von dem Schmutz befreit werden muß, der sich während der Nacht auf derselben angehäuft hat. Und ebenso selbstverständlich ist es, daß das Pferd unmittelbar nach dem Gebrauch einer gründlichen Reinigung zu unterziehen ist. Vorausgesetzt, daß das Pferd täglich ins Freie kommt, erhalten wir auf diese Art täglich zwei Putzstunden. Mehr sind auch für gewöhnliche Gebrauchszwecke nicht erforderlich.*

Die während der täglichen Arbeit entstehende gelinde Schweißbildung erleichtert das Putzen im hohen Grade und trägt viel dazu bei, dem Haar ein glänzendes Aussehen zu verleihen. Es zeigt sich dies deutlich, wenn die Pferde aus irgend einem Grunde während einiger Tage nicht aus dem Stall kommen. Daß kein Pferd während des Fressens geputzt werden darf, habe ich bereits betont.

Von größter Wichtigkeit ist, daß das Pferd unmittelbar nach seiner Heimkehr getrocknet und geputzt wird. Die Poren sind dann offen und kann die Kardätsche infolge dessen kräftiger wirken, als wenn das Putzen aufgeschoben wird, bis die Haut abgekühlt, die Poren sich geschlossen und der Schweiß getrocknet.

Das Trocknen eines nassen Pferdes darf nicht den geringsten Aufschub erleiden. Kann das durchnäßte Tier beim besten Willen nicht alsogleich vorgenommen werden, sollte man demselben deshalb wenigstens doppelte Decken auflegen und die Beine bandagiren. Sehr nützlich ist in solchen Fällen auch, das Pferd zugedeckt in langsamem Schritt auf einem gegen Zugluft geschützten Platz herumzuführen. Ja, es ist dies auch wenn's regnet weit rationeller, als das nasse und erhitzte Tier sogleich in den Stall zu stellen. Jede Versäumnis in dieser Hinsicht setzt das Pferd ernsten Gefahren aus. Es ist nämlich leicht einzusehen, daß der Blutumlauf bei dem erhitzten Pferde ein beschleunigter ist und daß infolge dessen die der Körperfläche am nächsten liegenden Blutgefäße mehr Blut als gewöhnlich enthalten. Trifft

* Kam das Pferd schon in der Früh hinaus, so wird nach dem Mittagfutter zum zweitenmale geputzt.

nun den Körper eine plötzliche Abkühlung, so wird dieses Blut gegen die edleren inneren Organe getrieben und damit der Grund zu Lungenentzündungen, Bronchitis, Husten und anderen bedenklichen Krankheitszuständen gelegt.

Leider bedenken viele Pferdebesitzer gar nicht, daß jede Wasserverdunstung von Kälte begleitet ist. Und doch ist die Kälte, welche entsteht, wenn die Sonne, der Wind oder Zugluft auf eine nasse Fläche einwirkten so groß, daß man sich in den Tropen kaltes Getränke durch Aufhängen einer in nassen Flanell gehüllten Flasche an einem sonnigen oder zugigen Orte verschaffen kann. Diese Erfahrung, sowie die Schwierigkeit, ein durchnäßtes Pferd schnell trocken zu bekommen und der nachweislich schädliche Einfluß, den häufiges und starkes Schwitzen auf die Konstitution des Pferdes ausübt, haben Anlaß zum Scheren der Winterhaare des Pferdes gegeben. Die Vorteile dieser Methode sind längst von den bedeutendsten Fachmännern unserer Zeit anerkannt worden und werden dieselben daher auch in diesem Buche weiterhin ausführlich erörtert werden.

Beim Trocknen beginnt man stets mit den Beinen des Pferdes. Dies geschieht aus dem Grunde, weil der Blutumlauf schwächer wird je weiter der betreffende Körperteil vom Herzen entfernt ist. Deshalb reiben wir auch die Ohren eines ermatteten Pferdes bis sich dieselben wieder warm anfühlen.* Sollten zwei Pferde durchnäßt und schmutzig nach Hause kommen und nur ein Mann zu ihrer Pflege bei der Hand sein — ein Fall der in kleineren Ställen und auf Fahrten über Land oft vorkommt — müssen also die Beine getrocknet werden, bevor mit der weiteren Reinigung eines der Tiere begonnen werden darf. Es ist gut wenn während des Trocknens frische Luft Zutritt zu dem Stall erhalten kann, ohne daß deshalb Zug entsteht. Hierdurch wird der von den Pferden aufsteigende Dunst, der sonst das Trocknen noch mehr erschweren würde, abgeleitet. Wenn, wie oben angenommen, ein Wärter zwei Pferde versorgen soll, ist immer anzuraten, mit dem schwächeren, empfindlicheren Gaule anzufangen. Das zum Warten verurteilte Pferd wird unterdessen mit doppelten Decken zugedeckt.

Manche Erkältung oder Entzündung wird dadurch hervorgerufen, daß der Wärter nasse Pferde gleich nach der Heimkehr absattelt oder abschirrt. Der Sattel oder das Geschirr soll stets so lange auf dem Pferde liegen bleiben, bis der Wärter mit dem Reiben des Rückens beginnen kann. Bis dahin bleibt das Pferd zugedeckt.

Der an den Beinen des Pferdes haftende Schmutz wird am leichtesten und schnellsten mit einem feuchten Schwamme entfernt. Wollte der mit der Pflege zweier

* Im Orient glaubt man das Pferd durch Ziehen an den Ohren zum Stallen veranlassen zu können.

ſchmutziger Pferde betraute Wärter erſt die acht Beine mit Stroh trocken reiben — eine Methode gegen welche, wenn genügendes Stallperſonal zur Verfügung ſteht, nichts einzuwenden iſt — würde er dazu wenigſtens eine halbe Stunde brauchen, während welcher Zeit die durchnäßten Tiere frierend auf die ihnen gebührende weitere Pflege warten müßten. Der Wärter hat ſich jedoch während dem hier empfohlenen Abwaſchen der Beine vor Augen zu halten, daß das Waſſer nur die äußerſte Schmutzſchichte entfernt und daß die Beine zur Verhütung von Mauke und Schorf allſogleich nach dem Abſchwämmen bandagirt werden müſſen. Während der Wärter die übrigen Körperteile des Pferdes mit Stroh abreibt, trocknen die bandagirten Beine von ſelbſt ebenſo ſchnell wie ſie warm werden. Es iſt dann nur noch nötig, ſie rein zu bürſten, denn wie bereits erwähnt, konnte das dem Schwamme entſtrömende Waſſer nicht bis auf die Haut dringen, ſondern nur den an den Haarſpitzen haftenden Schmutz entfernen. Nach dem Entfernen der Flanellbinden empfiehlt es ſich, die Beine eine zeitlang kräftig mit der flachen Hand zu reiben. Hierdurch wird die Blutzirkulation beſchleunigt und ſolchen ödematöſen Anſchwellungen vorgebeugt, die eine Folge angeſtrengter Arbeit ſind.

Fig. 13.

Flanellbinde.

Nur wenige Stallleute verſtehen es, ein Pferd richtig zu bandagiren. Meiſtens ziehen ſie die Binde zu hart an, wodurch der Blutumlauf in den Beinen des Tieres geſtört wird. Gute Flanellbinden (Fig. 13) haben eine Länge von ca. 3 Meter, ſind 15 bis 20 cm breit und haben keine Naht. An dem einen Ende, das dreieckig zuſammengenäht wird, iſt die Binde mit zwei ca. 30 cm langen Bändern verſehen. Zum Gebrauch wird die Binde ſo zuſammengerollt, daß man mit dem Bandende anfängt und dieſes alſo in die Mitte der Rolle zu liegen kommt. Man beginnt damit, das loſe Ende ſchief über das Feſſelgelenk zu legen, wickelt hierauf die Binde ca. 4 mal um das Schienbein, ſo daß ſie knapp unter dem Knie zu liegen kommt, führt ſie dann noch einmal ſchief von oben nach unten um das Bein herum, nimmt das loſe Ende herauf, legt es platt gegen den gewickelten Teil des Beines und wickelt weiter über dasſelbe fort (Fig. 14). Das loſe Ende

Fig. 14.

Bandagiren.

liegt nun auf beiden Seiten fest zwischen dem Flanell. Eine so angelegte Binde kann nur dann aufgehen, wenn die Bänder reißen.

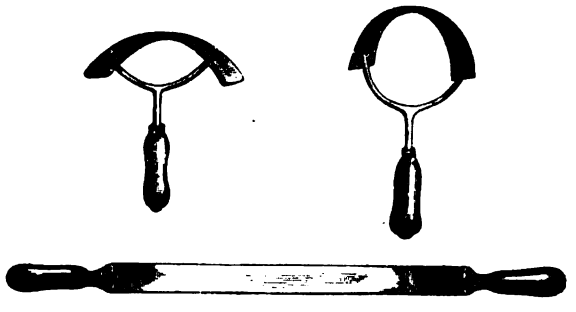
Neue Binden müssen vor dem Gebrauch in Wasser gelegt und nachher wieder getrocknet werden, damit sie sich nicht bei eventuellem Feuchtwerden auf dem bandagirten Beine zusammenziehen und Zirkulationsstörungen hervorrufen. Soll das Pferd aus irgend einem Grunde die Bandagen den ganzen Tag anbehalten, empfiehlt es sich, dieselben mehrere Male im Laufe des Tages abzunehmen und die bandagirten Teile kräftig in der Richtung von oben nach unten mit der flachen Hand zu reiben, bevor die Binden wieder angelegt werden. Auf diese Art betrieben, ist das Bandagiren nicht nur ein vorzügliches Mittel, die nassen Beine eines heimkehrenden Pferdes schnell zu trocknen und zu erwärmen, sondern bewirkt es auch durch den von der Binde geübten gleichmäßigen Druck auf die Sehnen und das Fesselgelenk und der infolge dessen gesteigerten Hautthätigkeit, daß vorhandene ödematöse Anschwellungen aufgesogen werden. Mit dem Bandagiren werden aber noch verschiedene andere Zwecke verfolgt. So benützt man z. B. die wollene Binde als mechanisches Schutzmittel gegen Schläge und Stöße an Sehnen, Schienbeinen und Fesselgelenken, sowohl im Stall während des Putzens, damit unruhige und kitzliche Pferde sich nicht durch Schlagen an den Beinen beschädigen, als auch auf Fußmärschen oder bei Eisenbahnreisen. Während der Arbeit legt man die Bandagen besonders jungen Pferden an, weil diese durch ungeschickten Gebrauch der Beine sich ohne dieses Schutzmittel leicht Überbeine schlagen oder andere Verletzungen zufügen können. Bei älteren Pferden kommen die Binden in Gebrauch, wenn die Sehnen bereits gelitten haben und man denselben an den Bandagen einen Widerhalt geben will. Steeple-Chase- und Jagdpferde bandagirt man zur Arbeit, um sie beim Einspringen über feste Hindernisse vor Kontusionen an den Schienbeinen zu schützen. Hat das Pferd seine Arbeit in Bandagen gethan, so werden dieselben bei der Heimkehr in den Stall abgenommen, sorgsam ausgeschüttelt, von Schmutz und Staub gereinigt und erst nach dem Abputzen der Beine wieder umgelegt. Bei gesunden Pferden bleiben die Wickeln im Stall nur etwa eine Stunde liegen; nach ihrem Abnehmen werden die Sehnen dann noch gehörig mit der Hand frottirt. Endlich werden die wollenen Binden noch bei Invaliden im Krankenstalle angewendet, und zwar zur Heilung bereits vorhandener Schäden, wie zur Verhütung bei gewissen Krankheits-Symptomen zu befürchtender Anschwellungen an den Beinen.

Das zu feste Anlegen der Bandagen erzeugt leicht Stockungen des Blutes und infolge dessen Anschwellungen der Beine. Da aber auch eine lockere Binde durch die Biegung des Fesselgelenkes beim Niederlegen des Pferdes sich fest an-

ziehen und dem Tiere Schmerzen verursachen kann, so entfernt man die Bandagen stets des Nachts. Streifen weißer Haare an Sehnen und Schienbeinen sind bei manchen Pferden bleibende Zeichen ungeschickt und zu fest angelegter Binden. Das Bandagiren der Pferde ist heutigentags in vielen Ställen zu einer solchen Manie geworden, daß man die Tiere jahraus jahrein in Bandagen stehen sieht. So empfehlenswert das Anlegen von wollenen Binden für die Pferde nach großen Anstrengungen, wie nach einem scharfen Rennen, nach einer schweren Jagd und bei Wagenpferden nach einer meilenweiten schnellen Fahrt, ist, so zwecklos erscheint es täglich nach einem gewöhnlichen Ritt oder einer Spazierfahrt, denn nach einer solchen Bewegung kann man unmöglich das Anschwellen der Beine eines gesunden Pferdes befürchten. Unnötiges Wickeln verweichlicht die Pferde derartig, daß die daran gewöhnten Tiere, wenn ihnen einmal die Bandagen fehlen, gerade dann leicht zu Erkältungen und Anschwellungen der Beine neigen. Man sollte deshalb bei gewöhnlichen Gebrauchspferden die Bandagen nur für eine Stunde nach dem Waschen der Beine umlegen und sonst deren Gebrauch auf das mindeste Maß beschränken, sie nur anwenden, wenn man sicher ist, durch das Bandagiren nicht mehr Unheil als Nutzen anzurichten. In Luxusställen, wo die Pferde vom Kopf bis zum Schweif in dicke Decken gehüllt werden, kann es allerdings geratener erscheinen auch die Extremitäten, die ja dem Zuge am meisten ausgesetzt sind, nicht unbedeckt zu lassen. Solche Pferde sind eben Treibhauspflanzen.

Fig. 15, 16 u. 17.

Schweißschaber.



Schweißmesser.

In Ermangelung von Flanellbinden leisten Heubänder nahezu dieselben Dienste.

Das Trocknen eines schweißtriefenden, stark beschmutzten Pferdes gehört zu den anstrengendsten Verrichtungen des Stallmannes. Es liegt deshalb im Interesse sämtlicher Parteien, diese Arbeit soviel als möglich zu erleichtern. Zu dem Zwecke verschaffe sich der Wärter vor allem ein Schweißmesser von Holz, Gummi oder Metall (Fig. 15, 16 und 17), mit welchem das meiste am Körper des Pferdes haftende Wasser abgestreift wird, bevor das eigentliche Trocknen mit Strohwischen

seinen Anfang nimmt. Dieses Abstreifen geschieht natürlich stets mit, nicht gegen den Strich und von oben nach unten. Sollte das Pferd sehr naß und schmutzig sein, möchte ich anraten, dasselbe nach der Behandlung mit dem Schweißmesser und der Wasserbürste mit lauwarmem Seifenwasser abzuspülen, denn erstens ist das Tier ja sowie so bis auf die Haut naß und zweitens kann jede Manipulation, welche geeignet ist, die aufregende und unangenehme Reinigungsprozedur zu verkürzen, als eine Wohlthat für den der Ruhe bedürftigen Gaul angesehen werden. Es ist wahrlich nicht gleichgiltig, ob das Pferd nach einer anstrengenden Tour eine halbe Stunde früher zur Ruhe kommt. Daß das Abreiben mit den Strohwischen sofort nach diesem Abspülen zu beginnen hat, ist selbstverständlich. Bevor ich aber zu diesem Teil des Reinigungsgeschäfts übergehe, sei hier noch erwähnt, wie man in manchen englischen Ställen beim Waschen eines schmutzigen Pferdes vorgeht. Nachdem das Schweißmesser seine Schuldigkeit gethan, reibt einer der Wärter das ganze Pferd mit einer aus ½ Pfund Seife und 1 Liter Wasser bereiteten Seifenlösung ein, welche aber ebenso schnell von einem zweiten Wärter mit warmem Wasser wieder abgespült wird. Dieses warme Wasser spült zugleich mit der Seife auch allen Schmutz fort. Damit ist es aber nicht genug; den Schlußakt des Waschens bildet eine mittelst einer gewöhnlichen Gartengießkanne applizirte kalte Douche, deren Zweck ist, die Poren der Haut zu schließen und erfrischend auf die Lebensgeister des Pferdes einzuwirken. Nun erst wird zu den Strohwischen gegriffen und das Pferd, nachdem man es schnell und gründlich trocken gerieben, schließlich noch warm zugedeckt, an einem geschützten Ort ein paar mal auf und ab geführt, bevor man es der wohlverdienten Ruhe überläßt.

Das in den englischen Jagdställen allgemein übliche Waschen der in beschmutztem Zustande heimkehrenden Pferde hat auch Nachahmung in den Ställen der Pariser Omnibusgesellschaft gefunden, selbstverständlich mit genauer Befolgung der hierfür geltenden Vorschrift, daß die gewaschenen Körperteile schleunigst und gründlichst trocken gerieben werden müssen. Indessen wird in diesen Etablissements nicht schwarze Seife, sondern Teerseife zu besagtem Zweck angewendet. Letztere soll besser reinigen, weniger Wasser zum Wegschwemmen des an den Haaren haftenden Schaumes erfordern und außerdem insofern bedeutend billiger sein, als 55 Gramm der Teerseife ebensoviel leisten als 115 Gramm der schwarzen Seife. (Siehe, E. Lavalard „Le Cheval dans ses rapports avec l' économie rurale et les industries de transport.“)

Diese englische Methode hat viel für sich. Sie erinnert an das türkische Bad, dessen ungemein belebende nnd erfrischende Wirkung die meisten meiner Leser gewiß schon an sich selbst erprobt. Ich kann auch auf eigene langjährige Erfahrung ge-

stützt versichern, daß die Pferde sich bei der hier geschilderten Behandlung sehr wohl befinden und so weit schneller als durch das bloße Abreiben von der lästigen Schmutz- und Schweißkruste befreit werden können.

Beim Abreiben nimmt der Wärter einen nicht zu fest gedrehten Strohwisch in jede Hand und arbeitet mit beiden Händen zugleich. Sobald ein Strohwisch naß geworden, wird er durch einen frischen ersetzt. Der Wärter halte sich bei dieser Arbeit wohl vor Augen, daß es nicht seine Aufgabe sein kann, das Haar glatt zu streichen, sondern daß er das Pferd bis auf die Haut trocken reiben soll. Beschränkt er sich darauf, ein Viertelstündchen mit Stroh oder — o Graus! — mit der Stalldecke über den nassen Pelz des Pferdes hin und her zu fahren, so bleibt der Gaul unter dem äußeren Haar ebenso naß, wie er von Anfang an gewesen. Das arme Tier muß dann die ganze Nacht in einem kalten Schwitzbade stehen und trifft es sich so unglücklich, daß die Arbeit gleich in der Früh wieder ihren Anfang nimmt, so kann es geschehen, daß das Pferd mehrere Tage hindurch nicht trocken wird.

Ein durch und durch nasses Pferd, kann kaum unter einer Stunde trocken gerieben werden und da darf der Wärter, besonders wenn das Pferd einen langen Pelz hat, nicht mit dem kostbaren Fluidum sparen, das der Engländer „Ellbogenfett" nennt.* Es wäre deshalb sehr zu wünschen, wenn jeder Pferdebesitzer es sich zur Pflicht machen wollte, das Resultat der Wirksamkeit seines Kutschers oder Reitknechtes eine Stunde nach der Heimkehr zu kontrolliren. Aber möge er sich dann nicht durch das glatte Aussehen seiner Lieblinge täuschen lassen, sondern auch nachfühlen, wie es sich mit der unteren, nächst der Haut liegenden Haarschichte verhält. Der Bauch, die Nierengegend, die innere Seite der Schenkel und die Brust sind die Körperteile, die ich behufs einer solchen Untersuchung ganz besonders der Aufmerksamkeit des Besitzers anempfehlen möchte.

Nach dem Abreiben wird das Pferd mit der Kardätsche flüchtig übergeputzt und dann in Ruhe gelassen.

Es dürfte nun der rechte Augenblick gekommen sein, eine Methode zu schildern, die nicht nur dem Wärter wenigstens 50 Prozent an Zeit und Mühe erspart, sondern auch dem Pferde Schutz gegen die vielen Nachteile und Gefahren bietet, welche ein von innerer und äußerer Feuchtigkeit durchnäßter Pelz in sich birgt. Ich meine das Scheren des Winterhaares.

Trotz der außerordentlich günstigen Resultate, die mit dem Scheren erzielt worden sind, hört man noch sehr oft die Behauptung, diese Erfindung sei eine Mode-

* Erhitzte Pferde werden jedoch durch das feste, schnelle Abreiben nur belästigt und aufgeregt, was zu dem schädlichen Nachschwitzen führen kann. Je erhitzter das Pferd ist, desto sanfter — gleichsam fächelnd — muß das Reiben werden.

thorheit, ein barbarischer Eingriff in die weise Ordnung der Natur, die bestimmt, daß das Pferd im Winter einen wärmeren Pelz zum Schutz gegen die Kälte tragen soll. Dieser Vorwurf wäre begründet, wenn das Pferd noch unter natürlichen Verhältnissen lebte; doch der Mensch hat die naturgemäße Lebensweise sämtlicher Haustiere einer gründlichen Veränderung unterworfen. Was speziell das Pferd betrifft, verwendet er dasselbe zu anstrengender Arbeit, sperrt es in einen Stall ein, kettet es an die Krippe, deckt es mit wollenen Decken zu und legt ihm ein Futter vor, das nie auf dem Speisezettel der gütigen Mutter Natur gestanden. Wo haben wir da die natürlichen Verhältnisse? Zum Glück ist die Vorsehung weiser als jene Menschen, die natürlicher als die Natur sein wollen. So sehen wir z. B., daß Pferde, die in warmen Stallungen stehen, hohe Rationen erhalten, sich einer guten Pflege erfreuen und stets mit warmen Decken versehen sind, beinahe gar kein Winterhaar bekommen. Hier paßt sich also die Natur den von den Menschen geschaffenen veränderten Verhältnissen an, und in diesem Entgegenkommen liegt ein sehr beachtenswerter Fingerzeig, den die Gegner des Scherens nicht übersehen sollten.

Eines ist sicher: Je kürzer das Haar ist, desto leichter geht die Hautausdünstung und das Hautatmen von statten, desto wohler muß sich also auch das Pferd befinden. Hat das Pferd aber einen langen Winterpelz, so schwitzt es leicht und ist das Haar einmal naß, so gestaltet es sich zu einem mehr oder weniger luftdichten Überzug. der sowohl dem Abfluß der Kohlensäure als auch dem Zufluß des belebenden Sauerstoffes bedeutende Hindernisse in den Weg legt. Dieser Umstand allein spricht überzeugend für die Zweckmäßigkeit des Scherens. Es giebt aber noch andere ebenso unwiderlegbare Gründe, welche die schnelle und allgemeine Verbreitung der Schermethode zur Genüge erklären.

Wir haben alle schon in der Schule gelernt, daß Wasserverdunstung von Kälte begleitet ist. So lange das Pferd in seinem durchnäßten Winterpelz dasteht, muß es also frieren; jeder Wärmeverlust ist aber auch ein Verlust an Kraft. Es wird nun oft hiergegen eingewendet, daß alles dies bei gehöriger Stallpflege wenig oder nichts zu bedeuten habe. Die tägliche Erfahrung spricht jedoch eine andere Sprache. Ist der dicke Winterpelz einmal durch und durch naß geworden, so scheitern gewöhnlich auch bei der sorgfältigsten Pflege alle Bemühungen des Wärters, das Pferd schnell trocken zu bringen, an dem fatalen überaus schwächenden Nachschwitzen, das meistens gerade in dem Augenblick eintritt, wenn das Pferd endlich trocken oder halbtrocken geworden ist. Es ist deshalb sehr wahrscheinlich, daß das Tier, auch wenn der Wärter stundenlang aus allen Kräften an demselben herumgerieben, sich nach kurzer Zeit wieder in einem kalten Schwitzbade befinden wird. Dieser allen Fachmännern bekannte Umstand veranlaßte den englischen Hippologen J. H. Walsh

(Stonehenge) sich in seinem bekannten Werke: „The horse in the stable and the field“ folgendermaßen zu äußern:

„Bevor ich meine Pferde scheren ließ, kam es vor, daß ich in meinem Stalle Tiere hatte, die infolge der Unmöglichkeit, sie in der Zwischenzeit zwischen der Heimkehr und dem Ausrücken zur Arbeit trocken zu bringen, ganze Wochen hindurch naß blieben. Immer brach der Schweiß wieder aus, nachdem sie mit großer Mühe trocken gerieben waren, und es erwies sich trotz der sorgfältigsten Pflege als unmöglich, diesen Pferden die Wohlthat eines trockenen warmen Haares zu bereiten. Sie gingen deshalb auch bald in ihrer Kondition zurück und verloren bedeutend an Diensttauglichkeit. Sobald ich sie aber hatte scheren lassen, erholten sie sich schnell.“

Diese Erfahrung des englischen Verfassers wird sicherlich von zahlreichen deutschen Pferdebesitzern bestätigt werden, denn jeder, dem eine größere Anzahl Pferde durch die Hand gegangen, dürfte aus seiner eigenen Praxis Beweise dafür anführen können, daß es Pferde gibt, die in ungeschorenem Zustande schlechterdings zu keiner anstrengenden Dienstleistung zu brauchen sind.

Der Vorteil, daß dem Stallpersonale durch das Scheren viel Mühe und Arbeit erspart wird, ist bisher von den Gegnern dieser Methode sehr gering angeschlagen worden. Aber da nun einmal unsere Pferdewärter nur ausnahmsweise so geschickt und zuverläßig sind, daß sie das wachende Auge des Herrn entbehren können, und da leider auch wenige Pferdebesitzer geneigt sein dürften, nach der Rückkehr von einer langen unangenehmen Fahrt, persönlich das Trocknen ihrer Pferde zu überwachen, scheint mir eine Methode, welche diese anstrengende Manipulation bedeutend verkürzt, wohl der allgemeinen Beachtung wert zu sein. Und außerdem — „Zeit ist Geld“. Wir haben wahrlich keinen solchen Überfluß an Arbeitskraft, daß wir fleißige Hände nicht zu etwas Besserem als zu dem zeitraubenden Trockenreiben der Pferde verwenden könnten.

Zu den gewöhnlichsten Gründen, die gegen das Scheren geltend gemacht werden, gehört auch, daß dasselbe die Pferde Erkältungsgefahren aussetzt.

Ich erlaube mir aus diesem Grunde nochmals darauf hinzuweisen, daß der lange Winterpelz naturgemäß eine vermehrte Schweißabsonderung hervorruft. Wer hätte aber nicht an sich selbst erfahren, daß man im schwitzenden Zustand Erkältungen viel mehr ausgesetzt ist, als wenn die Haut trocken und die Poren geschlossen? Das mit Umsicht angewandte Scheren gewährt also unter gewissen Voraussetzungen direkten Schutz gegen Erkältungen; ja, noch mehr, es hat sich in vielen Fällen als ein wirksames Heilmittel in solchen Krankheitsfällen erwiesen. Der Tierarzt A. Zündel in Straßburg teilt z. B. mit, daß er das Scheren bei chronischen Brustaffektionen mit großem Erfolg angewendet. Auch die französischen Tierärzte Ben-

jamin, Rey, Duliége, Bouley und Megnin bestätigen diese Erfahrung. Noch lehrreicher in dieser Beziehung ist der in Frankreich im Jahr 1852 bei 66 Regimentern mit 1254 Pferden angestellte Versuch. In jedem dieser Regimenter wurden 19 Pferde geschoren und war ausdrücklich befohlen worden, daß vorzugsweise schwache, kränkliche lymphatische, leicht schwitzende Tiere hierzu auserkoren werden sollten. So scheint auch geschehen zu sein, denn die Referenten Gillet und Reynal zählten unter den geschorenen Pferden 301 kränkliche, schlecht genährte und abgemagerte, 701 von lymphatischem Temperamente mit langem, dichtem Haar, die leicht und arg schwitzten und dann schwer zu trocknen waren, 60 von schwächlicher Konstitution, die an geschwollenen Beinen und Mauke litten, 8 an chronischer Bronchitis leidende, 10 kurzatmige, 103 sehr magere und reizbare, die immer in Schweiß waren, 20 mit verschiedenen leichten Hautausschlägen befallene, 9 Kopper, 8 mit angeschwollenen Drüsen im Kehlgange und 6 kürzlich vom Hautwurm geheilte Tiere. Wie man sieht, eine nette Gesellschaft.

Der Gesundheitszustand dieser Pferde wurde nun 3 Monate hindurch mit der größten Genauigkeit beobachtet, worauf die Regimenter Bericht erstatteten. 47 Regimenter, also die Mehrzahl, sprachen sich zu Gunsten der Schur aus. Das Resultat sämtlicher Versuche war, daß sich der Zustand von 95 Pferden etwas verschlechtert hatte, 170 hatten weder gewonnen noch verloren, 990 aber hatten entschiedenen Vorteil von der Schur gehabt. Während der Versuchszeit erkrankten 18 der geschorenen Pferde. Die Mortalität unter den Versuchstieren betrug 7 pro 1000, während sie bei den übrigen Pferden auf 44 pro 1000 stieg.

„Demnach," berichtet die vom Ministerium ernannte Kommission, „kann man überzeugt sein, daß das Scheren eine vortreffliche Maßregel ist, und diese Überzeugung wird noch größer, wenn man erfährt:

„daß mit wenigen Ausnahmen die lymphatischen Pferde, die diesem Versuche unterworfen wurden, sich vorzüglich dabei befunden haben; daß sie im allgemeinen gleich nach der Operation mehr Kraft und Energie als zuvor gezeigt und vor allem, daß sie nicht mehr mit dem starken, schwer zu trocknenden und aus diesem Grunde so gefährlichen Schweiße bedeckt waren;

„daß die kränklichen Tiere nicht nur kräftiger wurden, sondern auch in der Mehrzahl eine gewisse Wohlbeleibtheit erhielten, welche man früher nie an ihnen gesehen hatte;

„daß unter dem Einflusse der Schur alle oedematösen Anschwellungen der Extremitäten verschwanden, ohne daß deshalb die Gesundheit der Tiere im Geringsten gelitten hätte; daß alle leichter, freier in ihren Bewegungen wurden und ihren Dienst besser als sonst zu dieser Zeit thaten, wo sie immer an Infiltration in dem subkutanen Zellengewebe der Extremitäten litten;

daß unter den kurzatmigen Tieren, die sonst nur mit Anstrengung in den schnelleren Gangarten mitkommen konnten, einige eine Freiheit im Atmen erwarben, welche sie vor der Schur nicht gehabt;

daß die reizbaren Pferde, deren Kräfte und Wohlbeleibtheit infolge der beständigen Aufregung zu schwinden pflegten, in dieser Hinsicht wenig gewannen, aber daß sie weniger schwitzten und deshalb mehr gegen den schädlichen Einfluß plötzlicher Unterdrückung der Transpiration geschützt waren;

daß alle Hautkrankheiten von selbst heilten;

daß dies auch bei vielen Fällen von chronischem Husten eintraf;

daß die vom Hautwurm genesenen Pferde schnell wohlbeleibt wurden und rücksichtlich ihrer Kraft und Energie nichts zu wünschen übrig ließen;

daß bei den Koppern gar keine Veränderung beobachtet wurde."

Angesichts dieses unerwartet günstigen Resultats ließ der französische Kriegsminister durch ein Zirkulär vom 31. Oktober 1872 die Schur bei der Armee einführen, und es sollten im allgemeinen nur kurzhaarige Tiere, je nach Gutachten der Korpschefs und Tierärzte von dieser Maßregel ausgenommen werden. Auch in der deutschen und österreichischen Kavallerie werden jeden Winter solche Pferde der Schur unterzogen, die wegen langen Haares und starken Schwitzens den übrigen Pferden an Brauchbarkeit nachstehen. Selbstverständlich kann aber das Scheren bei Soldatenpferden nur ausnahmsweise zur Verwendung kommen, denn ein Kavallerie- oder Artillerieregiment, das sämtlich seine Pferde scheren ließe, würde wohl in einem plötzlich ausbrechenden Winterfeldzug schlecht daran sein. Für das Bivak und den Vorpostendienst paßt ein geschorenes Pferd freilich nicht.

Daß aber die klimatischen Verhältnisse auch im hohen Norden der Schur sorgfältig gepflegter, zum Reit- und Kutschdienst verwendeter, Pferde keine Hindernisse in den Weg legen, beweist der Umstand, daß das Scheren der Pferde in Schweden seit 1870 jährlich größere Verbreitung gefunden. Während dieser langen Zeit ist mir, obgleich ich infolge meiner dienstlichen Stellung in regsten Verkehr mit den größeren Pferdebesitzern des Landes stand, kein einziger Fall bekannt geworden, wo das Scheren direkt oder indirekt schädlich auf den Gesundheitszustand eines Pferdes eingewirkt hätte, wohl aber sind mir von so nördlich gelegenen Orten wie Stockholm, Upsala und Gefle, Mitteilungen über den außerordentlich wohlthätigen Einfluß des Scherens zugekommen. In der Allgemeinen Nordischen Fahrschule zu Jönköping habe ich selbst jeden Herbst die halbe Anzahl der Pferde scheren lassen, und hätte ich gerne die andere Hälfte ebenfalls unter die Schere genommen, wenn ich nur nicht genötigt gewesen wäre, wegen des den Schülern zu erteilenden Putzunterrichtes auch ungeschorene Pferde im Stall zu haben. Ich habe also persönlich

eine ziemlich reiche Erfahrung bezüglich des praktischen Wertes der Schurmethode erworben. Es ist deshalb mehr als eine auf theoretische Voraussetzungen beruhende Vermutung, wenn ich hier der Ansicht Ausdruck verleihe, daß es mir ohne geschorene Pferde unmöglich gewesen wäre, täglich 3 bis 4 Viererzüge für den Fahrunterricht in Gang zu halten, und daß außerdem keine Zeit für den theoretischen Unterricht übrig geblieben wäre, wenn die Schüler während der Wintersaison viele Stunden des Tages mit dem Trockenreiben des ganzen Pferdebestandes hätten beschäftigt werden müssen.

Eine andere beachtenswerte Erfahrung ist, daß die Schur belebend auf den Appetit der Tiere einwirkt, weshalb auch geschorene Pferde im Anfang stets eine kleine Haferzulage erhalten sollten. Späterhin kann dieselbe, dank der nun eintretenden besseren Futterverwertung, wieder eingezogen werden. Daß das Futter von geschorenen Pferden faktisch besser verwertet wird, hat aller Wahrscheinlichkeit nach seinen Grund darin, daß die Schur das Hautatmen erleichtert und dem Körper somit eine größere Menge Sauerstoff zugeführt wird. In England will man auch beobachtet haben, daß die Haarbildung eine große Menge Säfte in Anspruch nimmt, was den wohlthätigen Einfluß der Schur auf schlechte Fresser und Masttiere erklären würde.

Trotz allem was ich hier zu Gunsten des Scherens angeführt habe, muß ich aber dennoch auf das Entschiedenste davon abraten, solche Pferde zu scheren, deren Arbeit es mit sich bringt, daß sie längere Zeit im Freien still stehen müssen, wie z. B. Arbeits- und Droschkenpferde, sowie auch Zuchttiere und der junge Nachwuchs selbstverständlich von der Schur auszuschließen sind. Im Stalle können die geschorenen Pferde leicht vor Zug und Kälte geschützt werden, und beobachtet man nur im Anfang die nötige Vorsicht, werden dieselben bald weniger Empfindlichkeit als die nicht geschorenen Stallgenossen an den Tag legen. Draußen verhält es sich jedoch anders. So lange das Pferd in Bewegung ist, friert es freilich auch in der freien Luft nicht, muß es aber längere Zeit hindurch ohne Decken still stehen bleiben, so droht Erkältungsgefahr. Dies darf jedoch keineswegs so aufgefaßt werden, als ob man ein geschorenes Pferd nie ohne Risiko einige Augenblicke im Freien stille stehen lassen dürfte; gefährlich ist nur längeres stehen in kalter, windiger Witterung. Kann dies aber ein oder das andere Mal absolut nicht vermieden werden, so wirft der Kutscher dem Tier eine Decke über den Rücken. Deshalb gilt es auch dem geschorenen Pferde, wenn der praktische Engländer sagt: „Im Stalle werden wir unsere Pferde schon gegen Erkältung schützen und draußen geben wir ihnen keine Zeit sich zu verkühlen."

Wagenpferde werden jetzt in den Hauptstädten Europas allgemein geschoren. Auch der Wiener Fiaker und der Cabman in London fahren ungern mit ungeschorenen Pferden. Aber obgleich bei der Dienstleistung dieser Tiere schnelle Arbeit

mit langem Stehen auf zugigen Gassen und Plätzen verbunden ist, vermehrt sich die Zahl der geschorenen Fiakerpferde von Jahr zu Jahr. Es scheint also mit der Erkältungsgefahr doch nicht so schlimm zu sein, denn bei den bösen Zeiten unvorsichtig mit dem teuren Pferdematerial umzugehen, fiele dem armen Fiaker sicher nicht ein. Dasselbe gilt von den Pferdebahngesellschaften, deren Pferde nunmehr im Winter alle geschoren werden. In Hamburg ist das Scheren bei den meisten Kutschpferden und bei sämtlichen Tieren der Pferdebahnen in der Art üblich, daß die Haare im Spätherbst bis an die Knie entfernt werden. Nachteile wurden, wie die „Hann. L.- u. F.-Z." mitteilt, durch diese Operation nicht hervorgerufen; doch soll der Haarwechsel im Frühjahr bei manchen Pferden sehr erschwert werden und scheinen die Haarwurzeln und die um dieselben liegenden Drüsen dadurch nachteilig beeinflußt zu sein. Ob die Fütterung der Pferde, welche zum raschen und schweren Zuge auf hartem Pflaster während scharfer Kälte angehalten werden, auf diese Erschwerung des Haarwechsels Einfluß hat, kann erst durch vergleichende Versuche festgestellt werden. Die Tramwaypferde erhalten 18 Pfd. Hafer mit wenig Mais, werden geschoren und zeichnen sich durch raschen Lauf und Ausdauer aus.

Einen überall und für alle Verhältnisse geltenden Zeitpunkt für die Vornahme der Schur anzugeben ist natürlich unmöglich, denn einerseits entwickelt sich das Winterhaar nicht bei allen Pferden gleich schnell, andererseits sind die klimatischen Verhältnisse in Deutschland und Österreich viel zu verschieden, um in dieser Hinsicht identische Vorschriften zuzulassen. Als allgemeine Regel möge jedoch festgehalten werden, daß das Pferd geschoren werden soll bevor das Winterhaar zu seiner ganzen Länge ausgewachsen ist. Hierdurch vermeidet man, daß das Tier nach dem Scheren ganz nackt bleibt, denn das Haar wächst dann bald wieder so weit nach, daß nicht mehr von „Nacktheit", sondern höchstens von einer verdünnten und verkürzten Haardecke gesprochen werden kann. Schiebt man aber die Schur so lange auf, daß der Winterpelz zur vollen Entwicklung kommt, so ist ein dichterer Haarwuchs erst im Frühjahr zu erwarten.

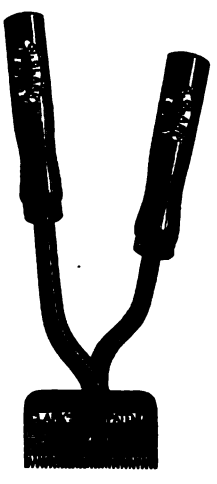
Die Pariser Omnibusgesellschaft, die ebenfalls einen großen Teil ihrer Pferde scheren läßt, geht hierbei offenbar von denselben Grundsätzen aus, denn in ihren Ställen herrscht die Regel, daß die Schur nie zu spät und nicht mit zu knapp abrasierenden Scheren vorgenommen werden darf. Es werden von ihr daher nur solche Scheren benützt, deren untere Platte 2—3 cm dick ist.

Das Absengen des Haares wird vielfach für weniger schädlich als das Scheren gehalten, jedoch glaube ich nicht, daß die Praxis diese Ansicht bestätigen wird.

Das Sengen geschieht mit einer Spiritusflamme, die stark genug ist, die zu langen Haare des Pferdes abzusengen, ohne deshalb dem Tiere irgend welchen

Schmerz zu bereiten. Ist eine Gasleitung zur Hand, so gebraucht man eine Brennmaschine, die so konstruiert ist, daß der hohle Stiel derselben an einen zu dem Gasrohr leitenden Gummischlauch festgeschraubt werden kann. Nach dem Sengen wird das Pferd mit lauwarmem Wasser über den ganzen Körper abgewaschen, darauf mit dem Schweißmesser abgestrichen und schließlich, in warme Decken gehüllt, so lange bewegt, bis es in Schweiß gerät. Nun reibt man den Gaul noch einmal gründlich trocken und die Prozedur ist beendet. Gesengt kann

Fig. 18.



Schere.

Fig. 19.

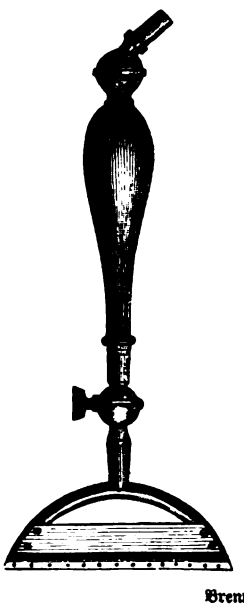


Fig. 20.

Brennapparate.

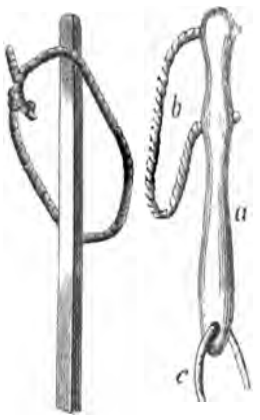
ein Pferd natürlich ohne vorausgehende Schur werden. Pferde, die schon im Frühherbst stark schwitzen, sollten sogar vorzugsweise gesengt werden, denn dies kann auch während der allerersten Herbsttage geschehen, wohingegen das Scheren, wie bereits erwähnt, nicht vor Ausbildung des Winterhaares vorzunehmen ist.

Praktisch konstruierte Scheren und Brennmaschinen (Fig. 18, 19 u. 20) kann man nunmehr für billiges Geld von jedem renommierten Sattler beziehen.

Die Handhabung der neueren Pferdescheren ist so einfach, daß auch ein ganz ungeübter Mann mit denselben ein Pferd in 5 oder 6 Stunden scheren kann. Die ganze Kunst liegt darin, daß die Schere mit der linken Hand fest und ruhig über die Haut fortgeschoben wird, während die Rechte den Apparat in Bewegung erhält.

Während des Scherens muß die Schere oft mit einer in Baumöl getauchten Bürste angefeuchtet werden. Mit einer guten Schere kann man 15 bis 16 Pferde scheren bevor sie geschliffen zu werden braucht. Erweist sich jedoch schließlich das Schleifen als unumgänglich notwendig, so hüte man sich davor, die Schere einem gewöhnlichen Schleifer anzuvertrauen, denn sogar geschickte Instrumentenmacher bringen es oft nicht zu stande, eine Pferdeschere zur Zufriedenheit herzurichten. Es bleibt deshalb unter allen Verhältnissen das Rätlichste, die kleine Ausgabe fürs Porto nicht zu scheuen und die Schere dem Fabrikanten, von welchem sie bezogen, zum Schleifen zu schicken. Aber auch in anderer Hinsicht behandle der Wärter seine Schere mit größter Sorgfalt, und speziell lasse er sich's ja nicht beikommen, seine Kunst an den Schrauben derselben zu erproben. Das mißlingt meistens ebenso gründlich wie das „Selbstreparieren" einer in Unordnung geratenen Taschenuhr.

Fig. 21.



Bremse.

Beim Scheren eines sehr kitzlichen und reizbaren Pferdes wird es kaum vermieden werden können zur Bremse (Fig. 21) zu greifen oder einen Vorderfuß aufzuheben, sobald die empfindlicheren Körperteile, wie Ohren, Bauch, Schenkel u. s. w. an die Reihe kommen. Bei dieser Gelegenheit sei erwähnt, daß die Schere nie das Innere des Ohres berühren darf. Hilft die Bremse nicht, so muß das widerspenstige Pferd geworfen werden.

Daß man zur Vornahme der Schur womöglich einen nicht zu kalten oder windigen Tag wählen wird, darf wohl als selbstverständlich angenommen werden. Will man noch ein Übriges thun, so lege man dem geschorenen Pferde die ersten Tage zwei Decken auf und lasse es auch beim Vorspannen die Decke aufbehalten.

Jagd- und Rennpferde, deren Beine beim Nehmen der Hindernisse oft in unsanfte Berührung mit dornigem Gestrüpp kommen, werden gewöhnlich so geschoren, daß ihr Haar in der Sattellage, am Bauch und an den Beinen der Schere nicht zum Opfer fällt. Laut einer Verordnung des französischen Kriegsministeriums vom 12. Oktober 1882 sollen auch die Pferde der französischen Kavallerie und Artillerie künftighin nach dieser Methode geschoren werden.

Nach beendigter Schur empfiehlt es sich, das Pferd mit Wasser und Seife abzuwaschen und sodann ebenso schnell wie gründlich trocken zu reiben.

Ein französischer Veterinär, Mr. L. Félizet in Elboeuf, hat vor nicht langer Zeit im „Moniteur de l'Élevage" ein System mitgeteilt, mit welchem

die Nachteile des Scherens angeblich gänzlich vermieden werden können, ohne daß man deshalb auf die Vorteile desselben zu verzichten brauche. Diese Methode besteht darin, daß man dem Pferde von Mitte September an jeden Abend 2 Deziliter gequetschten Hanfsamen und ebensoviel Buchweizen (ganze Körner) entweder zugleich mit dem Haferfutter oder allein für sich gibt. „Auf diese Art," versichert Monsieur Félizet, „kann man das Haar des Pferdes den ganzen Winter hindurch glänzend fein und kurz erhalten, und wenn der Haarwechsel dann im Frühjahr eintritt, macht das schöne Winterkleid einem nicht weniger schönen Sommerkleide Platz." Da ich nicht in die Gelegenheit gekommen, Herrn Félizet's Methode zu erproben, beschränke ich mich darauf, derselben hier Erwähnung zu thun. Derselbe Tierarzt behauptet auch, schwere Druse mit gequetschtem Hanfsamen, Milch, Honig (jedes für sich gegeben) und 2 bis 3 Terpentineinreibungen kuriert zu haben.

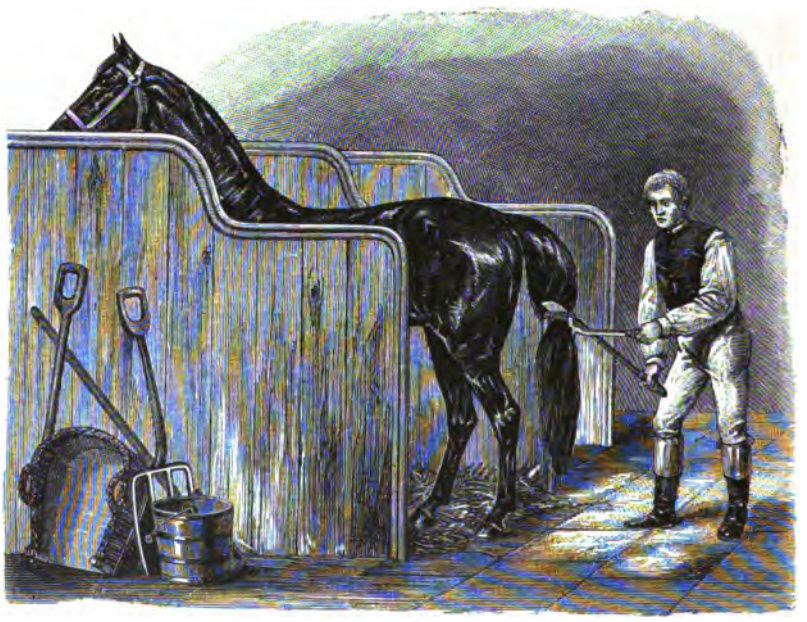
Ein altbewährtes Mittel, welches in den meisten nach englischen Grundsätzen gehaltenen Ställen zur Zeit des Haarwechsels gebraucht wird, ist ein aus Antimonium, Salpeter und Schwefel bestehendes Pulver, von welchem das Pferd jeden Abend eine Dosis zugleich mit dem letzten Körnerfutter erhält.

Die Mode fordert, daß der Schwanz bei allen nicht zu dem russischen oder orientalischen Typus gehörenden Gebrauchspferden ganz kurz verschnitten werde. Der Tierfreund kann diese Mode natürlich nicht unbedingt gutheißen, denn die auf der Kruppe des Pferdes sitzenden Fliegen vertreibt der wedelnde lange Schweif sicher. Mit der Mode läßt sich aber nicht parlamentieren, und so sei's denn der Vollständigkeit halber erwähnt, daß der Schweif auf die Weise verkürzt wird, daß man denselben an der Stelle, wo er abgeschnitten werden soll, mit einem Bindfaden fest zusammenbindet, und ihn dann mit einem scharfen Messer hart über dem Faden auf sich zu durchschneidet. Der Schwanz wird hierauf geschüttelt und verlesen und einzelne länger gebliebene Haare mit einer Schere gerichtet. Selbstverständlich muß man bei dieser Operation Rücksicht darauf nehmen wie das Pferd seinen Schweif trägt, was sich am besten beurteilen läßt, wenn das Tier im Trab vorgeführt oder geritten wird. Figur 22 zeigt eine recht praktische Schweifschere amerikanischer Erfindung.

Das in früheren Zeiten sehr beliebte Anglisiren oder Englisiren, eine Operation, welche im Durchschneiden gewisser Schweifmuskeln besteht und den Zweck hat, den Schweif höher tragen zu machen, wodurch das Tier ein edleres, lebhafteres Aussehen bekommt, ist jetzt beinahe ganz abgekommen. Es muß dies als ein großes Glück für das Pferdegeschlecht betrachtet werden, denn genannte Operation war ebenso schmerzlich als gefährlich und führte oft dahin, daß das Pferd seinen Schweif überhaupt nicht mehr herunterbringen konnte, sondern denselben wie eine Wetterfahne über den Rücken tragen mußte.

Das Coupiren (Docking), oder mit anderen Worten die Amputation eines Stückes vom Schweife, wodurch das Höhertragen desselben ebenfalls ganz bedeutend begünstigt wird, ist dagegen noch immer sehr stark im Gebrauch. Zündel schreibt hierüber: „Das Herabhängen des Schweifes ist teils natürliche Folge seiner Schwere teils die Wirkung der herabziehenden Muskeln; das Hinaufziehen und also das Hochtragen des Schweifes wird durch die Aufhebmuskeln bewirkt. Ist die Rübe

Fig. 22.



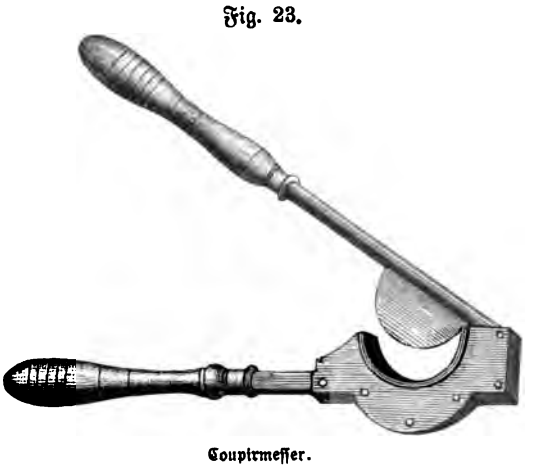
Amerikanische Schweifschere.

leicht, nicht besonders lang und blos mit feinen Haaren besetzt, so braucht die Kraft der aufhebenden Muskeln nicht groß zu sein, um den Schweif wenigstens zeitweise wagrecht zu halten; wenn aber das Gegenteil stattfindet, so reicht die Wirkung jener Muskeln nicht aus, um dem Schweif die verlangte Richtung zu geben, und man ist genötigt, auf operativem Wege nachzuhelfen, teils indem man die Wirkung der abziehenden Muskeln verringert, teils indem man das Gewicht des Schweifes durch Coupiren vermindert. Zur Sicherung des Erfolges der Operation ist jedoch das Vorhandensein einer Neigung zum Schweiftragen unerläßlich. Hoffnung auf Erfolg fehlt gänzlich bei gemeinen, schlaffen, phlegmatischen

Pferden, bei Tieren mit abschüssiger Kruppe und bei schlechtem, tiefem Schweifansatze. Zu vermeiden ist die Operation bei nicht ganz gesunden Tieren."

Das Coupiren wird sehr schnell mit dem nach dem Prinzip der Guillotine konstruirten Coupirmesser (Fig. 23) bewerkstelligt. Das Pferd braucht zu diesem Zweck nicht gefesselt zu werden, sondern genügt es, demselben einen Vorderfuß aufzubinden. Nur sehr heftige Tiere müssen gespannt werden. Nachdem genau bestimmt wurde, wie viel von der Schweifrübe entfernt werden soll, wird das Haar auf diesem Teile abgeschnitten und das übrige Haar gegen die Schweifwurzel zu aufgebunden. Darauf legt man die Rübe derart unter das Messer auf dem abgerundeten Holzteile, daß es nur eines einzigen kräftigen Herunterdrückens des Guillotinemessers bedarf, um die Rübe genau auf der markirten Stelle abzuschneiden. Nach der Amputation wird die Wundstelle mit einem in Bereitschaft gehaltenen rotglühenden Brenneisen um den bloßgelegten Schweifwirbel herum gebrannt, um die Blutung aus den Arterien zu hemmen, wobei der Schweif wagrecht vom Pferde weggehalten werden muß. Professor Gamgee verwirft das Brennen; er bindet den Schweif vor der Amputation knapp über der Operationsstelle mit einer starken Schnur so fest zusammen, daß die Blutung dadurch gehemmt wird und läßt die Haare nach dem Abschlagen der Rübe unter der Wunde zusammenbinden, damit sie den sich bildenden Blutpfropf unterstützen. Am nächsten Tage kann dieses Band entfernt werden.

Fig. 23.



Coupirmesser.

Sollte ein Pferd nun den coupirten Schweif zu niedrig tragen, so wird der subkutane Muskelschnitt an demselben ausgeführt. Dies genügt in den meisten Fällen; wenn nicht, so muß der Schweif nach der Operation einige Tage in Rollen gehängt werden.

Die langen Fesselhaare sind dem auf korrekte Pferdetoilette haltenden Sportsman ebenfalls ein Greuel, und mögen dieselben deshalb bei solchen Pferden, die nach der Rückkehr zum Stall eine sorgfältige Pflege genießen, in Gottes Namen entfernt werden. Arbeitspferde gehören aber bekanntlich nur selten zu dieser Kate-

gorie und ſollten dieſelben darum auch ſtets die Haare, die ihre Feſſeln gegen Kälte und Näſſe ſchützen, behalten dürfen. Die beſte Methode, das Feſſelhaar zu

Fig. 24.

Stallhalfter.

entfernen, iſt, dasſelbe wegzuſengen oder mit einem ſtumpfen Glasſcherben abzuſchaben, denn wird es mit einer Schere oder einem Meſſer weggeſchnitten, ſo hinter-

Fig. 25.

Stallhalfter.

läßt die Operation leicht garſtige Spuren in Geſtalt kurzer, borſtenartiger Haare.

Die ſtruppigen langen ſogenannten „Hungerhaare“, die bei manchen Pferden ihren Sitz im Kehlgange haben, ſehen nicht nur abſcheulich aus, ſondern bieten dem

Tiere auch gar keinen Nutzen. Sie zu entfernen kann somit nicht als eine bloße Modelaune betrachtet werden. Am einfachsten ist es, diese Hungerhaare wegzusengen. Bei guter Pflege verschwinden dieselben jedoch allmählich von selbst.

Von größter Wichtigkeit ist es, die Deckengurten nicht zu fest anzuziehen. Hierdurch werden nicht nur der Druck der Gurte auf dem Widerrist und schmerzhafte Quetschungen vermieden, sondern gewährt die loser sitzende Gurte dem Pferde auch das wohlthuende Gefühl vollständiger Bequemlichkeit, dessen es nach gethaner Arbeit so wohl bedarf, wozu außerdem noch der Umstand kommt, daß eine lose Umhüllung wärmer als eine stramm anliegende ist. Breite Gurten mit umfangreichen Polstern zu beiden Seiten des Widerrists sind deshalb auch als die zweckmäßigsten anzusehen.

Wer geschmackvoll und elegant ausgestattete Pferde in seinem Stalle zu sehen wünscht, beherzige den bekannten Spruch: „Daß der, welcher nichts Altes hat, nie etwas Neues besitzt.“ Nachts werden also alte Decken, alte Gurten und alte Halfter aufgelegt, wenn man will, daß die neuen Sachen ihr nettes Aussehen beibehalten und während des Tages die Pferde schmücken, nicht aber verunzieren sollen.

Halfter aus schwarzem Leder mit gelben Schnallen und gelb lackiertem Stirnriemen halten sich lange wie neu; sie sind auch stärker und viel leichter zu reinigen als Gurtenhalfter. Die Decke soll entweder dunkel mit lichter Einfassung und eben solchem Namenszug oder auch gelbbraun mit breiten roten und blauen Rändern sein. Sommerdecken aus starker Leinwand sind in manchen Ställen sehr beliebt. Es darf jedoch nicht übersehen werden, daß vielen Pferden die kalte Leinwanddecke nicht zuträglich ist und daß dieselbe in den meisten Fällen schädlich auf das Haar einwirkt.

Was die Form der Halfter betrifft, ist diejenige die zweckmäßigste, welche dem Halsriemen am nächsten steht (Fig. 24 u. 25). Wenn der Halsriemen nicht den Hauptbestandteil der Halfter ausmacht, wird es dem Pferde leicht, dieselbe abzustreifen. Es gibt Pferde, welche in dieser Hinsicht eine erstaunliche Geschicklichkeit besitzen, und da diese Windbeutel mit Vorliebe die Nacht zu ihren Befreiungsversuchen benützen, können sie natürlich leicht großes Unheil anstiften. Ich selbst besaß als junger Offizier ein Pferd, das sich trotz aller Bemühungen des Reitknechtes beinahe jede Nacht von der verhaßten Halfter befreite. Sobald es diesen Zweck erreicht hatte, stattete es der Futterkiste einen Besuch ab, suchte nach Brot, neckte die Stallgenossen und trieb sonstige Allotria. Dies dauerte so lange, bis ich auf Rat eines älteren erfahrenen Kameraden eine Halfter der hier eben beschriebenen Form anschaffte. Nun hatten wir Ruhe im Stalle.

Drittes Kapitel.

Bewegung.

Was Luft für die Lungen und Futter für den Magen, ist Bewegung für die normale Ausbildung und Erhaltung der Muskeln, Sehnen und Atmungsorgane.

Wir verlangen mit Recht möglichst kräftige Muskeln, Sehnen und Lungen vom Pferde. Diese Forderungen kann das Tier aber nur dann erfüllen, wenn wir es in den Stand setzen, jene Organe bei kräftigem Futter durch entsprechende Bewegung im Freien zu stählen. Und je größer die Anstrengung ist, die wir dem Pferde auferlegen wollen, desto notwendiger wird eine vorhergehende, systematische Übung der einzelnen Körperteile.

Wenn wir den Einfluß der täglichen Bewegung auf den Organismus des Pferdes aufmerksam prüfen, so finden wir bald, daß sich derselbe auf die Muskulatur, die Sehnen, die Knochenbildung, den Futterzustand, die Verdauung, die Atmungsorgane, den Blutumlauf, die Augen und die Hufe erstreckt.

Eine tägliche und energische Bewegung entspricht der natürlichen Bestimmung und dem Geschmack des Pferdes. Lang andauernde und oft wiederkehrende Ruhe behagt dagegen keinem gesunden Pferde. Aber ganz abgesehen hiervon, wirkt ein solches Treib- und Gefangenhausdasein auch äußerst schädlich auf die Muskelbildung ein. Muskeln sind bekanntlich nichts anderes als was wir im täglichen Leben Fleisch nennen. Vom anatomischen Standpunkt aus gesehen, bestehen dieselben aus mehreren parallel liegenden fibrösen Schichten. Die Härte und Zähigkeit dieser Fibern werden nun in erster Reihe von den Funktionen des Muskelapparats beeinflußt. Muskeln, die eine längere Zeit hindurch unthätig verbleiben, verlieren an Umfang, werden schlaff, schwammig und fettreich. Unter dem Einflusse einer systematischen Übung nehmen die Muskeln dagegen beim gesunden Pferde sehr bald eine vollere, härtere und zähere Beschaffenheit an. Daß eine kräftige Entwickelung des Muskelsystems von größter Wichtigkeit für die Brauchbarkeit des Pferdes ist, braucht aber wohl nicht besonders hervorgehoben zu werden, denn die Muskeln sind ja, wie allbekannt, die Regulatoren der Bewegung.

Auch die Sehnen, in welche die Muskeln übergehen, bevor sie sich an die Knochen heften, werden in demselben Maße dichter, fester und umfangreicher, als die zu denselben gehörigen Muskeln an Kraft zunehmen. Ebenso verhält es sich

mit den Bändern; dieſe werden deſto feſter und zäher, je größer die auf ſie wirkende Muskelkraft iſt. Außerdem verlieren die Sehnen gerade ſo wie die Muskeln an Kraft und Elaſtizität, ſobald ihre Thätigkeit aufhört, eine regelmäßige und zweckentſprechende zu ſein. Sie müſſen alſo durch Arbeit geſtählt werden, wenn ſie in Stand geſetzt werden ſollen, größere Anſtrengungen zu ertragen. Dieſe tägliche Übung muß jedoch ſtets mit der vom Pferde verlangten Arbeit übereinſtimmen. Bevor man das Pferd zu einer das Maß des Alltäglichen überſchreitenden Leiſtung heranzieht, hat man ſomit ſorgfältig zu unterſuchen, ob die Sehnen des Tieres auch die unentbehrliche Vorbereitung — den Training — zu einer ſolchen Leiſtung auszuhalten im Stande ſein werden. Hierbei iſt zu bemerken, daß die Sehnen des Arbeits- und Wagenpferdes am wenigſten angeſtrengt werden; beim Reitpferd iſt dies aber ſchon in weit höherem Maße der Fall, noch mehr beim Jagdpferd und am meiſten beim Rennpferde. Mancher Renner, der den Training nicht aushalten konnte, iſt auf dem Jagdfelde vorzüglich zu gebrauchen, und ſo mancher Gaul, der den Dienſt hinter den Hunden verſagt, gibt noch ein ganz anſtändiges Reitpferd ab, während er, wenn die Sehnen auch die beim gewöhnlichen Spazierenreiten entſtehende Anſtrengung nicht mehr vertragen wollen, möglicherweiſe noch viele Jahre mit Nutzen als Kutſchpferd zu verwenden iſt.

Recht viel Fett auf den Rippen iſt leider immer noch das Ziel der Stallpflege in den meiſten Luxusſtällen. Es iſt dies um ſo mehr zu beklagen, als erfahrungsgemäß ein und dasſelbe Pferd, wenn ſeine inneren Organe von einer dichten Fetthülle umgeben ſind, kaum 80 % des Arbeitsmaßes, das es in gutem aber nicht übertriebenem Futterzuſtande ſpielend bewältigt, zu leiſten im Stande iſt. Außerdem weiß jeder Pferdekenner, daß nichts bei harter ungewohnter Arbeit ſo ſchnell verſchwindet, als das dem Pferd mit ſo viel Mühe aufgemäſtete Fett. Deshalb geht auch der Engländer beim Training ſeiner Pferde von dem Beſtreben aus, der Fettbildung auf und zwiſchen den Rippen, Muskeln, Lungen und dem Herzen der Tiere durch ſyſtematiſche Arbeit vorzubeugen. Der Araber huldigt demſelben Grundſatz; er ſagt: „Das Nichtsthun und das Fett ſind die ſchlimmſten Feinde des Pferdes.“ Es wäre im Intereſſe unſerer Pferdebeſitzer und Pferde zu wünſchen, daß dieſer Spruch mit goldenen Buchſtaben über jede Stallthür geſchrieben würde.

Ein anderer Umſtand, der das von Überfütterung und Müßiggang erzeugte Fett doppelt beſchwerlich für das Pferd macht, iſt, daß dasſelbe das lebende Gewicht nicht unbedeutend erhöht und ſo den Beinen des Tieres eine Anſtrengung auferlegt, welcher dieſe nicht immer gewachſen ſind. Je wackeliger die Vorderbeine eines Pferdes ſind, deſto notwendiger wird es alſo ſein, deſſen Rumpf innerhalb der von dem täglichen Gebrauch gebotenen Gewichtsverhältniſſe zu halten.

Daß der Appetit und die Verdauung durch regelmäßige angemessene Bewegung im Freien gefördert werden, ist eine so allbekannte Thatsache, daß es überflüssig sein dürfte, hier näher auf dieselbe einzugehen. Nichtsdestoweniger kenne ich zahlreiche Pferdebesitzer, die, wenn ihre gemästeten, zu einem beinahe ununterbrochenen dolce far niente im dumpfigen Stalle verdammten Lieblinge den Hafer verschmähen, die Erklärung dieser unliebsamen Erscheinung in allen möglichen Umständen, nur nicht in den zunächstliegenden, sehen wollen.

Der alte Erfahrungssatz, daß jedes Organ, welches täglich geübt wird, an Kraft zunimmt, gilt auch für die Lungen. Es gibt deshalb kein einfacheres, natürlicheres und sichereres Mittel, die Lungen des Pferdes zu kräftigen, als dem Tiere täglich andauernde und zweckmäßige Arbeit im Freien zu geben. Wie notwendig dies ist, geht daraus hervor, daß selbst in mit äußerster Sorgfalt ventilirten Ställen den Pferden keine im besten Sinne des Worts gesunde Luft geboten wird. Jede anstrengende Arbeit erfordert außerdem eine äußerst energische Blutzirkulation, die nur mittelst einer sehr kräftigen Thätigkeit der Lungen zu erreichen ist, und schließlich leidet sogar die Beschaffenheit des Blutes während eines längeren Aufenthalts in von Ammoniakdünsten erfüllten Ställen. Besagte, in jedem Stalle mehr oder weniger vorkommenden Dünste, können natürlich auch den Augen des Pferdes nicht zuträglich sein. Es ist dies ein Grund mehr, das Tier täglich wenigstens einige Stunden ins Freie gelangen zu lassen, und je dunkler der Stall ist, desto wichtiger wird es für die Erhaltung der Sehkraft des Pferdes sein, die tägliche Arbeitszeit nicht zu beschränken. Wenn ich nun noch hinzufüge, daß der Huf des Pferdes seine gesunde und normale Beschaffenheit nur durch fleißiges Gehen beibehalten kann, glaube ich meine Behauptung, daß kräftiges Futter, sorgfältige Hautpflege, frische Luft und angemessene Arbeit die Grundlagen einer rationellen Stallwartung bilden, genügend motivirt zu haben. Eines steht übrigens fest, und dies ist, daß das Pferd weit öfter durch Müßiggang als durch übermäßige Arbeit an seiner Gesundheit Schaden leidet.

Pferde, die zu gewöhnlichem Reit- oder Zugdienst verwendet werden, können bei einer täglichen Arbeit von 2 Stunden gesund und in dem Besitz einer einigermaßen zufriedenstellenden Kondition verbleiben. Mit weniger ist aber absolut nicht auszukommen, und obgleich selbst dieses Minimum gar manchem Pferdebesitzer als der reinste Luxus erscheinen dürfte, wird sich doch der wahre Pferdefreund kein Viertelstündchen von demselben abhandeln lassen, sondern sein Augenmerk darauf richten, daß die 2 Stunden nicht zu $1^1/_2$ oder gar $1^1/_4$ zusammenschrumpfen.

In allen unter fachmännischer Leitung stehenden Ställen ist es eine keiner

Ausnahme unterworfene Regel, daß sämtliche Pferde jeden Morgen, lange bevor le beau monde die Federn verlassen, 1—2 Stunden langsame Bewegung unter dem Reiter oder vor dem Wagen erhalten. In Paris geschieht dies in den Champs Elysées oder im Bois de Boulogne, in Wien im Prater, in London im Hyde Park, in Berlin im Tiergarten u. s. w. Graf Wolkenstein schreibt darüber in seiner interessanten Broschüre „Gedanken über das Pferd" folgendes:

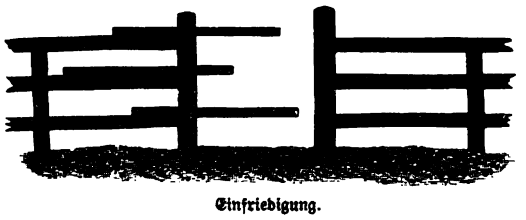
„Die Zeit zur Arbeit der Pferde sollte, wenn möglich, auf den Morgen verlegt sein; keinenfalls ist es ratsam, Pferde, die für Renn- oder Jagdzwecke vorbereitet werden, zu ungleichen Tagesstunden herauszubringen, denn die Pferde erwarten die Zeit zur Arbeit, und erregbare Naturen thun dies mit einer gewissen Unruhe und stören in sich selbst das innere Wohlbehagen, welches zum Gedeihen der Pferde im allgemeinen und bei starker Arbeit insbesondere nötig ist. Kann den Pferden in der Frühe ihre Arbeit gegeben werden, so wissen sie nach Beendigung derselben, daß sie nun ruhig und ungestört den ferneren Tag verbringen können und fressen auch besser."

Wenn der Boden hart gefroren ist, werden die Reitpferde in der Bahn bewegt. Zu der Morgenpromenade wird das Pferd nur ganz oberflächlich überbürstet; das eigentliche Putzen beginnt erst nach der Heimkunft. Die Pferde erhalten auf diese Weise, noch bevor der Besitzer aus seinem süßen Morgenschlummer erwacht ist, ganz abgesehen von dem später folgenden Tagesdienst, ihr gehöriges Maß an Bewegung im Freien, und das bischen Fahren oder Reiten der Herrschaft gestaltet sich zu einem im Notfalle recht gut zu entbehrenden Extravergnügen. Das besonders auf dem Lande viel gebräuchliche Bewegen der Pferde an der Leine ist, wie ich späterhin noch ganz besonders hervorheben werde, vollkommen zu verwerfen. Mir ist wenigstens während meiner langjährigen Praxis kein einziger Kutscher oder Reitknecht vorgekommen, der das nötige Verständnis zur Handhabung der Longe besessen; fehlt es aber an diesem, so wirkt die Leine, wie ein bekannter Fachmann treffend bemerkt, ungefähr wie ein Rasiermesser in der Hand eines Affen.

Die beste Art Reitpferde zu bewegen ist natürlich sie zu reiten, und ebenso ist es Wagenpferden am zuträglichsten, vor den Wagen herausgebracht zu werden. Da jedoch lokale und zufällige Verhältnisse, besonders auf dem Lande, nicht selten eine solche Anordnung erschweren, oder geradezu unmöglich machen, sollte bei keinem größeren Etablissement eine offene Bahn fehlen, auf welcher sich die Pferde zu jeder Zeit die nötige Bewegung im Freien verschaffen können. Daß eine solche Bahn eine genügend hohe und für die Tiere gänzlich ungefährliche Einfriedigung (Fig. 26) erhalten und der Boden frei von größeren oder kleineren Steinen sein muß — Sand oder Gerberlohe empfiehlt sich am meisten — braucht wohl

nicht besonders hervorgehoben zu werden. Im Sommer ist die offene Bahn natürlich sowohl zum Reiten wie zum bloßen Bewegen der Pferde der geschlossenen weit vorzuziehen; aber auch im Winter thut es den Pferden sehr gut, sich, wenn andere Bewegung nicht zu erreichen ist, draußen im Schnee herumzutummeln. Hierbei ist jedoch nicht außer Augen zu lassen, daß die Tiere sich wirklich bewegen und nicht bloß in den Ecken stehen sollen. Ein mit einer langen Peitsche bewaffneter Junge wird dies leicht erzielen und somit auf der offenen Bahn den im Stalle mit wichtigeren Sachen beschäftigten Kutscher vertreten können. In dem kürzlich wieder errichteten österreichischen Staatsgestüte Piber sah ich sogar ein altes zahnloses Weib damit beschäftigt, einen ganzen Haufen Fohlen mittelst einer langen Gerte in ununterbrochener Bewegung zu erhalten. In den englischen Trainiranstalten werden die Pferde, wenn Frost herrscht, auf großen zirkelrunden, mit Stroh und Pferdedünger belegten Bahnen bewegt. Bei drohendem Schneewetter beeilt sich das Stallpersonal, aus diesen Stroh- und Düngermassen große Haufen zu bilden, welche später, wenn der Schneefall vorüber, wieder ausgebreitet werden. Diese Methode ließ ich in Schweden in der auf meiner Besitzung angelegten Trainiranstalt der Renngesellschaft „Mr. Jarrow" während des ersten Winters ebenfalls befolgen. Ich kam aber bald zu der Einsicht, daß ich damit die Rechnung ohne den Wirt gemacht und eine solche Bahn trotz allem Aufwand an Zeit und Mühe in dem nordischen Klima nur ganz ausnahmsweise zu gebrauchen sei. Aus diesem Grunde ließ ich auch schon im folgenden Jahre eine gedeckte Bahn aufführen, die sich vortrefflich bewährte. Das ebenso einfache als billige Gebäude bestand aus einer mit Wänden, Dach und Fenstern versehenen zirkelrunden Bahn, deren Umfang ca. 200 m bei 4 m Breite betrug. Dadurch, daß nur 4 m zwischen der inneren und äußeren Wand lagen, wurde es möglich, die Anlage eines teuren und schweren Daches zu vermeiden, und dieser letztere Umstand gestattete wieder, dem ganzen Gebäude eine außerordentlich leichte und billige Konstruktion zu geben. Die nötige Anzahl Pfeiler zur Stütze des Schindeldaches, Ausschußbretter zu den Wänden, einige Dutzend solider Planken zu einer nach innen zu neigenden, etwa 1,25 m hohen Bekleidung* der Außenwand, Schotter, Sand und Gerberlohe zum

Fig. 26.



Einfriedigung.

* Die sog. Lambrine.

Boden, ein Dutzend Fenster und zwei breite, hohe Thore bildeten das ganze Baumaterial. Auch der bei dieser Konstruktion entstehende innere offene Raum fand bald seine nützliche Verwendung. Dorthin wurden nämlich jene Pferde verwiesen, die Schrittarbeit thaten, während ihre Stallgenossen auf der Gerberlohe galoppierten. In diesem einfachen Gebäude konnten nun die Pferde der schwedischen Renngesellschaft während des ganzen Winters ihre tägliche, je nach Bedürfnis schnellere oder langsamere Bewegung erhalten, und nachdem ich bei besonders strenger Kälte Salz zum Bestreuen des Bodens anwenden ließ, ist es mir während der vielen Jahre nicht ein einzigesmal passiert, daß der Frost in die weiche und elastische Bahn gedrungen. Damit will ich indessen durchaus nicht gesagt haben, daß diese Notbahn nicht verbesserungsfähig gewesen wäre. Im Gegenteil, Lehrgeld zahlt man ja immer, und käme ich jetzt noch einmal in die Lage, ein ähnliches Gebäude aufzuführen, würde ich demselben sicher einen Umfang von mindestens 600 m geben, denn das Galoppieren auf kleinerem Zirkel bringt den nicht zu unterschätzenden Übelstand mit sich, daß sich das Pferd nie recht strecken kann und somit von Tag zu Tag einen kürzeren Galoppsprung annimmt. Für gewöhnliche Reit- und Wagenpferde genügen aber die weiter oben angegebenen Dimensionen vollständig und jedenfalls ist eine solche runde Bahn den auf vielen Gütern vorkommenden, kleinen viereckigen Reitbahnen weit vorzuziehen. Als Material zu dem Boden empfehle ich Schotter, der mehrere Fuß hoch mit groben Sägspänen von Nadelholz, oder noch besser, mit Gerberlohe überdeckt wird. Sand stäubt zu viel und eignet sich deshalb weniger gut zu diesem Zwecke. Gerberlohe gibt dagegen einen vorzüglichen, elastischen Reitboden, der noch dazu den Vorzug hat, wohlthätig auf die Hufe und Schleimhäute des Pferdes einzuwirken. Wie angenehm es sich auf Gerberlohe reiten läßt, kann jedermann in der Reit-Allee des Wiener Praters erproben. Wer in England gewesen, weiß auch, daß dort die meisten größeren Trainieranstalten über einen „tan-gallop“ verfügen. Bei der Anlage einer derartigen Bahn ist zunächst für die Beschaffung guter Lohe Sorge zu tragen. Die im zeitigen Frühjahr von jungen Bäumen gewonnene Rinde giebt die beste Lohe, jedoch ist auch die Herbstrinde nicht zu verwerfen. 400 Zentner decken ungefähr 550 m einer Bahn von 2,5 m Breite. Sobald die Grasnarbe entfernt worden, wird das Terrain geeggt und kann hierauf die Lohe ausgebreitet werden. Von größter Wichtigkeit für die gute Instandhaltung der Bahn ist, dieselbe nie bei naßer Witterung zu verwenden. Wird diese Vorsichtsmaßregel beobachtet, so genügen einige Extrafuhren Lohe per Jahr, um die Bahn im brauchbarem Zustand zu erhalten. Indessen darf nicht übersehen werden, daß die Lohe leicht eine pulverförmige Beschaffenheit annimmt, wenn bei anhaltend trockenem oder kaltem

Wetter Tag für Tag auf ihr geritten wird. In Gegenden, wo Lohe eine seltene Ware ist, kann man durch zweckentsprechende Verwendung des Stalldüngers ein sog. Strohbett herstellen, das, wenn auch bei weitem nicht so praktisch wie der „tan ride“, doch einen recht befriedigenden Ersatz für diesen bietet und außerdem den Vorzug großer Billigkeit besitzt. Die beste Form für ein solches Strohbett ist die eines Parallelogramms von 220 m zu 110 m. Auch bei der Anlage eines Strohbettes muß der Boden geeggt werden, bevor man das Stroh ausbreitet. Die Pflege einer derartigen Bahn ist jedoch eine recht mühsame. Ganz besonders muß darauf geachtet werden, daß das Stallpersonal die tiefen Spuren der Pferdehufe sofort mit Erde und frischer Streu ausfüllt. Sägspäne von Nadelholz verbreiten einen angenehmen, erfrischenden Geruch, halten das Ungeziefer fern und sind den Hufen des Pferdes sehr zuträglich.

Viele Pferdebesitzer halten es für schädlich, ihre Reitpferde vor den Wagen zu spannen. Sie gehen hierbei von der Voraussetzung aus, daß das Pferd infolge der Zugarbeit nicht nur hartmäulig wird, sondern auch des mit so vieler Mühe zuwege gebrachten Gleichgewichtes verlustig geht. Nun will ich durchaus nicht bestreiten, daß schwere Zugarbeit und rohe Fäuste eine solche Wirkung hervorbringen können. Wenn das Pferd sein ganzes Gewicht ins Geschirr legen muß, wird das mit Recht hochgeschätzte Gleichgewicht sicher bald verschwinden, und kaum weniger ist dies bei der Verwendung zum Zug in sehr bergigem Terrain zu befürchten. Geschieht die Zugarbeit dagegen auf guter ebener Straße vor einem leichten zweispännigen Wagen und werden die Zügel von einer weichen, geschickten Hand geführt, so ist es schwer einzusehen, wie eine solche Verwendung dem Reitpferde schaden könnte. Meiner Erfahrung nach kann dieselbe im Gegenteile manchem Reitpferde nur nützen. Dies gilt ganz besonders von solchen Tieren, deren Schwerpunkt durch eine unverständige Dressur zu weit nach rückwärts verlegt wurde, die hinter die Hand kriechen, sich an übereilte, unreine Gänge gewöhnt, allerlei Mucken haben u. s. w. In solchen Fällen wirkt eine vernünftige Fahrdressur oft wahre Wunder. Selbstverständlich kann auch ein Bewegen der Reitpferde vor einem leichten Schlitten zu Zeiten, wenn Frost oder tiefer Schnee dem Reiten ein plötzliches Ende bereitet hat, nur von Nutzen sein. Beim Gebrauch der Pferde „à deux mains“ darf aber nicht übersehen werden, daß sich Pferde mit feiner Haut, wenn der Kutscher nicht aufpaßt, durch das Ziehen leicht häßliche kahle Flecken auf der Brust, den Schultern und den Hinterschenkeln zuziehen, und daß anhaltende Zugarbeit immer die Aufmerksamkeit des Pferdes auf die Hilfen des Reiters, sowie auch die Elastizität des Ganges in etwas vermindert. Daraus ergibt sich die Lehre, daß das Fahren eines gut gerittenen Pferdes nicht dem erstbesten „Fahrkünstler“ anvertraut werden darf.

Viertes Kapitel.

Der Stall.

Der Stall ist in unseren Breitegraden ein notwendiges Übel. Es gilt somit, die schädlichen Einwirkungen desselben nach Möglichkeit zu vermindern.

Welch tief einschneidende Bedeutung die Beschaffenheit des Stalles für das Wohlbefinden des Pferdes hat, beweist unter anderem die Thatsache, daß in der französischen Kavallerie bis zum Jahre 1845 von je 1000 Pferden jährlich 94 erkrankten, unter diesen 51 am Rotz. In den Jahren 1841—46 wurden die meisten Ställe neu gebaut oder verändert, und es erkrankten in den folgenden 13 Jahren 1846—58, von je 1000 Pferden nur 48 und darunter 21 am Rotz. Wesentliche Veränderungen in Fütterung und Haltung der Pferde waren dabei nicht vorgekommen. Ganz dieselbe Erfahrung ist in England gemacht worden. Dort gehen sogar gegenwärtig im Durchschnitt von je 1000 Pferden jährlich nur 20 zu Grunde. Druse und Rotz sind beinahe gänzlich verschwunden.

Eine von der englischen Regierung behufs Aufstellung der für ärarische Stallbauten zu beobachtenden Prinzipien einberufene Kommission kam zu folgenden Resultaten:

Der mit allen seinen Außenmauern freistehende, auf 48 Pferde berechnete Stall hat in jeder Giebel- und Seitenwand 1, also im ganzen 4 Thüren von je 2,432 m Breite, welche quer geteilt sein sollen. Die untere Thürhälfte darf nicht bis an den Boden reichen, sondern muß daselbst einen Zwischenraum von etwa 5 cm aufweisen.

Die Fenster, eines für jeden Stand, sind in den beiden Seitenmauern angebracht und liegen 2,28 m über dem Fußboden; ihre Höhe beträgt 0,98, ihre Breite 0,76 m.

Der Fußboden besteht aus einer festen Lehmschichte von 0,30 m, die mit behauenen Pflasterquadern belegt wird. Die aus demselben Material angefertigten Jauchenrinnen sind flach und offen, und münden 4 m von der Mauer in besondere Abzugskanäle aus.

Die Pferde stehen mit den Köpfen gegen die Außenmauern und sind durch eine 4,25 m breite Stallgasse von einander getrennt. Jeder Stand hat eine Breite von 1,67 m. Der ganze innere Stallraum mißt 43,77 m in der Länge und 10 m in der Breite.

Die Höhe der Wand bis zur Decke beträgt 3,64 m. Eine innere Decke ist nicht vorhanden, sondern streckt sich der innere Raum bis zum Rücken des sehr platten Daches. Hierdurch erhält der Stall in der Mitte eine Höhe von 6,23 m. Auf jedes Pferd kommt somit ein Raum von 30,40 qm.

Das Dach selbst ist nicht geschlossen, sondern hat auf dem Firste eine Spalte von 0,40 m Breite, welche sich von dem einen Giebel bis zum andern erstreckt. Über dieser Spalte ist eine sogenannte Kappe mit besonderem Dach und jalousieartigem Verschluß auf den Seiten angebracht. Besagte Spalte gibt einen offenen Raum von 57,56 qm oder 1,21 qm per Pferd, zur Ableitung der verdorbenen Luft.

In den Stallwänden befinden sich außerdem oben an der Decke eine Anzahl Öffnungen, welche so verteilt sind, daß auf jedes Pferd eine Öffnung von 0,304 m kommt. Für den Fall, daß in älteren Stallungen keine Spalte der soeben beschriebenen Art vorhanden sein sollte, sind Ventile einzurichten, wobei 0,45 qm für jedes Pferd zu berechnen ist.

Schließlich ist noch in den Wänden 0,15 m über dem Fußboden ein Luftloch zwischen jedem zweiten Stand angebracht.

Der Dünger wird in großen Blechgefässen gesammelt und von einem besonderen Unternehmer weggeführt. Hierdurch werden Dungstätten in unmittelbarer Nähe der Stallungen vollkommen entbehrlich.

Die vom preußischen Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten vorgeschriebenen Mittelsätze zur Bestimmung der Abmessungen bei den gewöhnlichsten landwirtschaftlichen Gebäuden auf den Königlichen Domänen sind folgende:

Höhe bei kleinen Ställen	2,8 m	bis	4,0 m.
Höhe bei Unterbringung von 10 bis 30 Pferden . .	3,4 „	„	4,0 „
Standbreite bei Aufstellung nur eines Pferdes . .	1,7 „	„	1,9 „
Standbreite bei Unterbringung von 2 Pferden . .	2,8 „	„	3,1 „
Standbreite bei gemeinschaftlicher Aufstellung von mehr als 2 Pferden gewöhnlichen Schlages pro Kopf .	1,3 „	„	1,4 „
Standbreite für sehr große und starke Arbeitspferde, sowie Kutschpferde	1,4 „	„	1,6 „
Länge des Standes inkl. Krippe und Gang dahinter je nach der Größe der Pferde	4,4 „	„	5,0 „
Bei Aufstellung von zwei Reihen inkl. Krippen und Mittelgang ist die Stalllänge	7,8 „	„	9,1 „
Sind besondere Fohlenställe notwendig, worin die Fohlen frei umherlaufen, so rechnet man pro Stück	3,4 „	„	3,9 „

Für eine Mutterstute mit Fohlen beträgt der erforderliche Standraum an Länge und Tiefe . . . 3,1 m bis 3,4 m.

Beschälhengste erhalten einen Stand von 1,8 m Breite und 3 bis 3,5 m Länge. Trächtige Stuten brauchen einen doppelten Stand.

A. v. Rueff gibt in seinem verdienstvollen Werke „Bau und Einrichtung der Stallungen unserer Haustiere" folgende Maße an:

Standbreite für kleinere Pferde	1,85 m.
„ „ große Pferde	2,20 „
Normalmaß	1,83 „
Standlänge (Normalmaß)	3,45 „

C. v. Hochwächter dagegen (siehe „Stallung und Stallpflege") ist der Ansicht, daß die Länge des Standes wegen der Schwierigkeit, die Temperatur des Stalles im Winter auf der erforderlichen Höhe zu erhalten, 3,0 m nicht überschreiten sollte.

In Frankreich gestattet das Militär-Ärar nur eine Breite von 1,45 m pro Stand. Dies ist um so eigentümlicher, als Bourgelat in seinen „Eléments de l'art vétérinaire", sowie auch Gasparin in seinem „Cours d'agriculture" eine Standbreite von 1,75 m als das geringste zulässige Maß bezeichnen.

Die Breite der Stallgasse hat bei nur einer Standreihe 1,90 bis 2,20 m zu betragen. Bei zwei Standreihen muß dieses Maß bis auf 2,80 und 3,77 m erhöht werden.

Das Normalmaß für boxes oder Kastenstände ist 10,0 qm. Bei dieser Gelegenheit sei erwähnt, daß E. Bosc in seinen „Constructions rurales" 20,0 qm für solche Buchten oder paddocks in Anschlag bringt, welche in Gestüten in unmittelbarer Verbindung mit den Laufställen angelegt zu werden pflegen.

Was nun die zweckmässigste Lage für den Stall betrifft, sehe ich mich genötigt, auf die allbekannte, aber dennoch oft übersehene Thatsache zurückzukommen, daß die Luft in geschlossenen Lokalen hauptsächlich deshalb schlecht zu sein pflegt, weil die Wände und Mauern einer ungestörten Luftzirkulation mehr oder weniger große Hindernisse bereiten. Dies ist auch der Grund, weshalb man womöglich eine nach allen Seiten hin freie Lage für den Stall wählen wird, denn nur so sichert man sich die unschätzbaren Vorteile, daß Luft und Tageslicht ungehinderten Zutritt zum Stall finden, daß die Außenmauern frei und trocken stehen und — last not least — daß das Niveau des inneren Stallraums höher als das umgebende Terrain zu liegen kommt.

Eine solche Lage bietet sich natürlich am ehesten auf dem Lande, wo die Bau-

gründe noch nicht per Quadratfuß taxirt werden. Um so trauriger ist es, daß man auf vielen größeren Gütern die Beobachtung machen kann, wie den Pferden beim Stallbau Luft und Sonnenlicht mit unverzeihlicher Knauserei zugemessen wurden. Noch elender gestalten sich aber diese Verhältnisse in den Städten. Es ist geradezu unglaublich, welche Löcher man dort an manchen Orten unserem edelsten Haustiere als Wohnung anweist. Eine große Anzahl Pferdebesitzer scheint also trotz der in stets größere Kreise dringenden Aufklärung noch nicht von der so einfachen Wahrheit überzeugt zu sein, daß es eine absolute Unmöglichkeit ist, eine genügendes Quantum reiner, trockener und warmer Luft in Ställe zu leiten, die nach allen Seiten hin von hohen Mauern umgeben, oft kaum die mit einer schmalen Thür und einem winzigen Fensterchen versehene Façade frei behalten haben. Dieser Mangel an Einsicht ist aber um so verhängnisvoller, als jeder Tierarzt bestätigen kann, wie schwer es ist, Krankheitsstoffe, die in solche Stallungen gedrungen, wieder aus denselben zu vertreiben, und wie leicht sowohl innere als äußere Pferdekrankheiten in so beschaffenen Lokalen einen bösartigen Charakter annehmen. Es ist deshalb sicher nicht überflüssig, die Herren Pferdebesitzer an den uralten Erfahrungssatz zu erinnern, daß Luft und Licht mehr vermögen als die Kunst des Arztes.

In nördlichen Gegenden dürfte es angezeigt sein, die Hauptfaçade des Stalles gegen Süden zu verlegen; für Fohlenställe halte ich dies sogar für unbedingt notwendig; weiter südwärts kann jedoch die mit Thüren versehene Front ohne Nachteil gegen Südost verlegt werden. Man erreicht so den doppelten Vorteil, daß die Tiere sowohl gegen die Nordwinde als auch gegen die drückende Mittagshitze geschützt werden. Haubner (siehe dessen „Gesundheitspflege der landwirtschaftlichen Haustiere") ist jedoch der Ansicht, daß die Hauptfront nach Norden oder Westen liegen muß, wenn man den Stall kühl und möglichst frei von Fliegen erhalten will.

Von größter Wichtigkeit ist es selbstverständlich, auch den Baugrund vor Beginn des Baues einer genauen Besichtigung zu unterziehen. Sollte man aus irgend einem Grunde sich genötigt sehen, einen Platz zu wählen, dem das natürliche Gefälle fehlt, so wird man ca. $^1/_2$ m tiefer als die Grundmauern Drainröhren legen müssen, um dem Stall Schutz gegen das Grundwasser zu gewähren. Außerdem empfiehlt es sich noch ca. 12 cm über den Grund eine sogenannte Isolierungsschichte von Lehm, Asphalt oder Zement anzubringen. Gegen vordringende Feuchtigkeit von den Seiten schützt man den Bau durch offene Gräben.

Wir kommen nun zu dem wichtigsten Kapitel in der ganzen Lehre vom Stallbau, demjenigen nämlich, welches von der Ventilation handelt.

Die natürliche Heimat des edlen Pferdes ist der trockene, warme und sonnige

Süden. Wer dasselbe in feuchte, schlecht ventilirte Stallungen einsperrt, handelt also ebenso grausam und unvernünftig wie derjenige, der dem treuen Genossen das notwendige Futter vorenthält.

James Clarke in Edinburgh war der erste, der gegen Ende des vorigen Jahrhunderts auf die Notwendigkeit der Ventilation hinwies. Bevor Clarke mit dieser Lehre vor das Publikum trat, dachte kaum jemand daran, frische Luft in die Stallungen der Haustiere zu leiten. Im Gegenteil, die ängstliche Sorgfalt, mit der man jedes Lüftchen von den Stallinsassen fernhielt, beweist, daß man die Luftzufuhr nicht nur für überflüssig, sondern geradezu für schädlich ansah. Dies ist nun Gott sei Dank anders geworden, und obgleich ungebildete Stallleute auch heute noch schwer zu überzeugen sind, daß sie ein Unrecht an dem Pferde begehen, wenn sie bei einbrechender Nacht jede kleine Ritze zustopfen, durch welche frische Luft sich Zutritt zu dem von heißen, ungesunden Dünsten erfüllten Stalle bereiten könnte, wird doch nunmehr bei allen Neubauten der Unentbehrlichkeit einer ausreichenden Ventilation gebührende Rechnung getragen.

Wir wissen, daß die ausgeatmete Luft unrein ist. Die Erklärung dieser Thatsache liegt darin, daß die eingeatmete Luft von den Lungen aufgenommen wird und sodann ins Blut übergeht. Hier vereinigt sich der Sauerstoff mit dem Kohlen- und Wasserstoff, der in dem sogenannten venösen Blut enthalten ist, zu Kohlensäure und Wasser, welch letztere beim Atmen wieder ausgeschieden werden. Wird ein und dieselbe Luft andauernd geatmet, z. B. in abgeschlossenem Raume, so verliert sie also immer mehr von ihrem Sauerstoff, während sich ihr Gehalt an Kohlensäure stetig vermehrt. Gleichzeitig nimmt sie organische Unreinlichkeit auf, die von den Lungen und der Haut ausgeschieden wurde. Daraus geht hervor, daß die Zufuhr von frischer Luft eine vitale Bedeutung für das Wohlbefinden der Tiere haben muß.

Die reine atmosphärische Luft besteht dem Volumen nach aus 21 Sauerstoff, 79 Stickstoff, einem kleinem Gehalt (ungefähr 3,4 Teile auf 10,000 Teile Luft) an Kohlensäure, und einer von verschiedenen Verhältnissen abhängenden Menge Wasserdunst. Außerdem enthält noch die Luft ein ganz geringes Quantum Salpetersäure und Ammoniakgas. Eine Luft die 10 % Kohlensäure enthält ist irrespirabel. Nach Pettenkofer ist die Luft in geschlossenen menschlichen Wohnungen schon verdorben, wenn sie einen Kohlensäuregehalt von 1 pro Mille enthält. Die Stallluft dagegen ist gut, so lange der Kohlensäuregehalt 2,5—3,0 pro Mille nicht erreicht und wird 4 pro Mille von den Gelehrten als die Grenze bezeichnet, über welche hinaus die schädlichen Wirkungen der Kohlensäure sich unbedingt geltend machen. Auch Dr. M. Märcker gibt in seinen äußerst lehrreichen „Untersuchungen über die

natürliche und künstliche Ventilation" einen Kohlensäuregehalt von 2,5—3,0 pro Mille als das normale Maß für die Stallluft an. Nach der Ansicht dieses ausgezeichneten Fachmannes könnte die Temperatur der Stallluft leicht zu tief sinken, wenn man den Kohlensäuregehalt durch allzu ergiebige Zufuhr frischer Luft bis auf 1 pro Mille vermindern würde. Bei einem Kohlensäuregehalt von 3 pro Mille kann dagegen die Temperatur des Stalles leicht auf das Normalmaß 10—14 Grad erhalten werden.

Im Freien wird die ursprüngliche Reinheit der Luft bald wieder hergestellt. In geschlossenen Räumen muß aber der Mensch die hierauf gerichteten Bemühungen der Natur unterstützen. Dies geschieht durch Luftwechsel oder Ventilation.

Was nun zuerst das Maß der erforderlichen Luftzufuhr betrifft, so ist dasselbe keineswegs unbedeutend. Dr. Märcker z. B. nimmt an, daß ein Pferd per Stunde 50—60 Kubikmeter reiner und frischer Luft braucht. Diese Luftzufuhr muß jedoch, um den angestrebten Zweck zu erfüllen, mit einer genügenden Abfuhr der verdorbenen Luft verbunden werden. Letzteres geschieht entweder mittelst der natürlichen oder der künstlichen Ventilation, falls man nicht beide diese Systeme in Anwendung bringt.

Jeder Luftwechsel beruht auf Luftbewegung; diese aber wird teils durch ungleichen Druck, teils durch mechanischen Stoß hervorgerufen. Die Kräfte, welche die Luft in Bewegung setzen, sind also der Hauptsache nach dieselben, ob nun die natürliche oder die künstliche Ventilation zur Wirkung kommt, nur machen sie sich bei ersterer ohne besondere zu diesem Zwecke getroffenen Anordnungen geltend, wohingegen solche einen Hauptfaktor bei der künstlichen Ventilation bilden.

Zu der natürlichen Ventilation gehört der Luftwechsel, welcher durch die Wände, Spalten, Fenster, Thüren u. s. w. stattfindet. Da nun eben diese Ventilation von einer großen Menge Nebenumstände (wie Witterung, Wind, Durchlässigkeit und trockene Beschaffenheit des Baumaterials, Temperaturwechsel u. s. w.) abhängig ist, kann dieselbe besonders in unserem Klima für sich allein nicht immer genügen, sondern es müssen außerdem besondere Anordnungen zur Erreichung eines dem Zwecke entsprechenden Luftwechsels getroffen werden.

Der einfache Landmann, der ohne große Mühe und Kosten eine lebhafte natürliche Ventilation in seinen Stallungen einführen will, hat vor allem bei Neubauten zu berücksichtigen, daß die Luftzufuhr hauptsächlich durch die Seitenwände und die Luftabfuhr durch die Decke stattfindet. Hieraus ergeben sich folgende Vorschriften:

1) Wird das Gebäude nicht aus Holz aufgeführt, so dürfen die Wände nicht zu massiv gemacht werden und ist es in diesem Falle zweckmäßig, ein möglichst poröses Material, wie z. B. Sandstein, Kalkstein, Ziegel, Lehm u. s. w. anzuwenden.

Holz ist in der Quere weniger durchlässig als in der Länge. Das Bauholz muß während des Winters gefällt werden und recht trocken sein.

2) Zum Anstreichen der Wände wird Kalkfarbe angewendet. Diese ist nämlich dem Eindringen der Luft weniger hinderlich als Ölfarbe.

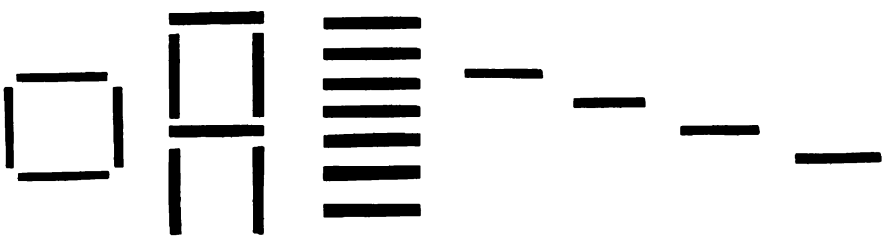
3) Die Stalldecke wird so durchlässig als möglich gemacht. Soll Futter über dem Stall verwahrt werden, sind vertikale Luftschläuche in der Decke anzulegen.

4) Für jedes Pferd wird eine ventilirende Wandfläche von 8—10 qm berechnet.

5) Es ist zweckmäßiger, mehrere kleine als ein großes Stallgebäude aufzuführen.

6) Die einzelnen Stallgebäude sind jedoch nicht im Viereck (Fig. 27 u. 28) sondern behufs Förderung des Luftzutrittes „en échelon“ (Fig. 30) oder in parallelen Reihen (Fig. 29), aufzuführen. In letzterem Falle soll die Entfernung zwischen jedem mindestens das doppelte der Höhe des nächstgelegenen Gebäudes betragen.

Fig. 27. Fig. 28. Fig. 29. Fig. 30.



Fehlerhafte Anlagen. Richtige Anlagen.

Die Wirkung einer auf diese Weise bewirkten Ventilation kann durch Anbringung sogenannter Ventilationsöffnungen in den Wänden und der Decke wesentlich gefördert werden. Solche Aspirationsventile müssen jedoch so hoch liegen, daß die Tiere keinem Zug ausgesetzt werden, also ungefähr 2 oder $2^1/_2$ m über dem Fußboden. Wir haben hierbei zu berücksichtigen, daß die verdorbene, durch den Atmungsprozeß u. s. w. erwärmte Luft leichter als die äußere, atmosphärische Luft ist und somit, falls die Ventile nächst der Decke angebracht sind, schon durch ihr eigenes geringeres Gewicht aus dem Stall hinausgetrieben wird. In Ermangelung eines solchen Luftwechsels kühlt sich dagegen die an der Decke angesammelte Luft allmählich ab, wird dadurch schwerer, sinkt zu Boden und gerät schließlich, mit den unteren reinen Luftschichten vermischt, wieder in die Atmungsorgane der Tiere. Daß dieser Prozeß, stets aufs neue wiederholt, endlich die ganze Stallluft vergiften muß, liegt auf der Hand.

Die Ventile werden in horizontale und vertikale eingeteilt. Das horizontale System, welches an und für sich dem vertikalen in keiner Beziehung ebenbürtig ist,

besteht in der Anlage von runden oder viereckigen Öffnungen in den Wänden, Thüren u. s. w. (Fig. 31, 32 und 33.)

Die in Fig. 34 und 35 dargestellten Rollen und Regulirvorrichtungen dienen dazu, die an der Stirnseite angebrachten Rosetten vom Gange aus gleichzeitig zu öffnen und zu schließen. Was das Schließen dieser Öffnungen betrifft, darf dasselbe nur dann stattfinden, wenn die Temperatur sonst nicht auf der erforderlichen Höhe erhalten werden könnte.* Aber selbst in diesem Falle sollte der Kutscher lieber

Fig. 31.

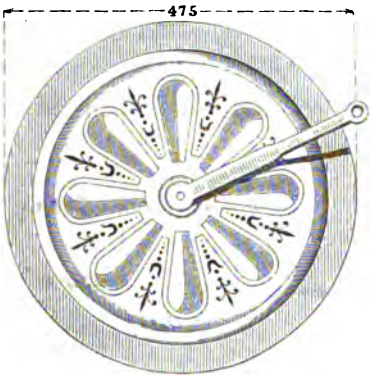


Fig. 32.

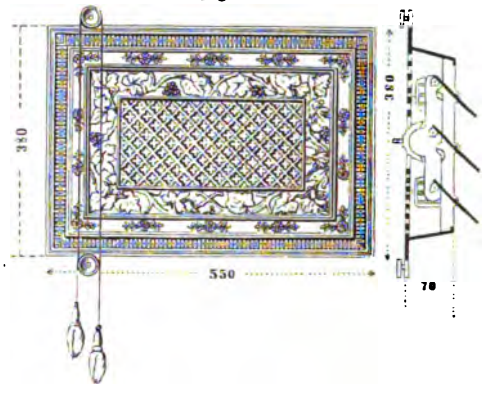
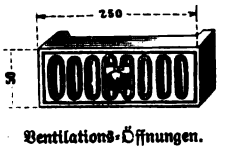


Fig. 33.



Ventilations-Öffnungen.

etwas Stroh in die Öffnungen stopfen. Dadurch wird die Wirkung des eindringenden kalten Luftstroms gemildert, ohne daß der Luftwechsel vollständig aufzuhören braucht. In steinernen Gebäuden ist es außerdem recht zweckmäßig, an der Frontseite Röhren aus innen glasiertem Steingut in einer Entfernung von 2,5 m von einander anzubringen. Diese Röhren, die eine Öffnung von 15 cm im Durchschnitt haben, erhalten eine den Luftwechsel fördernde von innen nach aus- und aufwärts steigende Richtung. Zug wird dadurch vermieden, daß man die Öffnungen auf der inneren Seite mit Kappen aus feinem Draht versieht, welche je nach Bedürfnis aufgesetzt oder entfernt werden können.

* Es empfiehlt sich daher, einen Thermometer im Stalle anzubringen und behufs Regulirung der Luftleitungen gelegentlich die Außentemperatur mit der Stallwärme zu vergleichen.

Ein sehr wirksames Mittel, die Luftzufuhr zu vergrößern, ist, bei Neubauten Lufträume in Form von Kanälen zwischen den Mauern anzulegen. Derselbe Zweck wird durch Verwendung von sogenannten Hohlziegeln erreicht. In hölzernen Gebäuden erzielt man eine ähnliche Wirkung durch Anlage von doppelten Wänden mit einem Zwischenraum von 5—8 cm. Bei dieser Gelegenheit sei erwähnt, daß in den englischen Militärstallungen eine ganze Reihe Hohlziegel mit mehreren kleinen aufwärts gerichteten Öffnungen nächst der Decke angebracht zu sein pflegen. Außerdem befindet sich je ein solcher Ziegel 14,8 cm über dem Fußboden zwischen jedem zweiten Stand. Die Fläche sämtlicher dieser Öffnungen beträgt 1 Quadratfuß per Pferd.

Fig. 34.

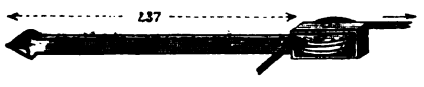


Fig. 35.

Regulirvorrichtungen.

Zu dem horizontalen Ventilationssysteme gehören auch, wie bereits erwähnt, in den Thüren angebrachte Öffnungen. Sehr zweckmäßig ist es, den untersten Teil des Thürspiegels mit Jalousien zu versehen, die je nach Bedarf geschlossen oder geöffnet werden können. Ein erfahrener Fachmann schreibt hierüber: „Die von den Exkrementen der Pferde entwickelten Ammoniakgase sind schwerer als die atmosphärische Luft und steigen also nicht wie die durch den Atmungsprozeß verunreinigte Luft zur Decke, weshalb sie auch nicht durch die Fenster oder durch nächst der Decke angelegte Ventilationsöffnungen abgeleitet werden können. Schließlich hebt sich aber doch die Luftmenge des Stalles, wenn sie eine höhere Temperatur als die äußere Luft erreicht hat, und entweicht durch die Ventilationsöffnungen. Unbedingt notwendig hierzu ist jedoch, daß frische Luft von unten nachströmen kann. Ist dagegen die Temperatur drinnen und draußen gleich hoch, so kann ein Luftwechsel nur durch Zug hervorgerufen werden, d. h. falls sich oben, in der Mitte und unten Ventilationsöffnungen befinden, welche einem frischen Luftstrom Zutritt gestatten."

In den zum Tierarzneiinstitute in London gehörigen Stallungen, die alle nur eine Standreihe haben, ist für jeden einzelnen Stand an dem höchsten Punkt der Stirnseite eine Öffnung zum Ableiten der verdorbenen Luft und eine andere, ebenso große Öffnung hart über dem Boden zum Zweck der Zufuhr frischer Luft in der entgegensetzten Wand angebracht. Gegen diese letztere Einrichtung kann mit Recht eingewendet werden, daß die auf solchem Wege eingelassene Luft über einen großen

Teil des Pferdekörpers ſtreichen muß, bevor dieſelbe die Atmungsorgane erreicht und daß außerdem die am Fußboden des Stalles befindliche Luft mit ungeſunden, kohlenſäurehaltigen Gaſen vermiſcht zu ſein pflegt. Andererſeits darf aber auch nicht überſehen werden, daß die mit dem ſo entſtehenden Zug verknüpften Übelſtände nahezu gänzlich aufgehoben werden können, wenn man die erwähnten Öffnungen mit längs den Wänden gezogenen Röhrenleitungen verſieht, welche geeignet ſind, der einſtrömenden äußeren Luft eine dem Pferde zuträglichere Richtung zu geben.

Was die Ventilation durch die Fenſter betrifft, wird dieſelbe am beſten durch ſogenannte Ventilationsfenſter nachſtehender Konſtruktion erreicht (Fig. 36 und 37). Fig. 36 ſtellt ein Fenſter dar, das mittelſt eines unterhalb angebrachten Gegen-

Fig. 35.

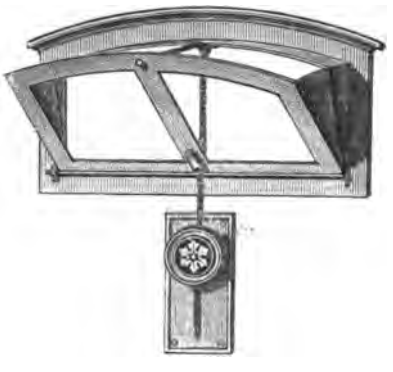
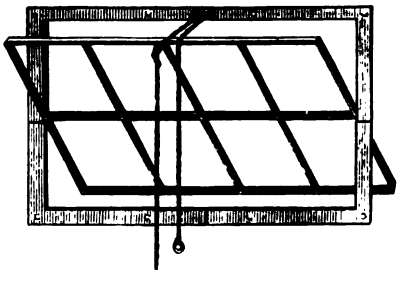


Fig. 36.



Ventilationsfenſter.

gewichts geöffnet und geſchloſſen werden kann. Dieſes Fenſter hat außerdem den großen Vorteil, daß die einſtrömende Luft nach oben zieht und auf die Art etwas erwärmt wird, bevor ſie mit den Lungen des Pferdes in Berührung kommt. Das Drehfenſter in Fig. 37, welches ſich in ſeiner Mitte um eine horizontale Achſe dreht, entſpricht meiner Anſicht nach nicht allen Anforderungen, weil ſich auch die untere Hälfte öffnet. Näheres über die zweckmäßigſte Konſtruktion und Lage der Stallfenſter findet der Leſer weiter unten.

Die Fenſter- und Thürlüftung hat indeſſen außer den ſchwer zu vermeidenden Mißſtänden ſchädlichen Luftzuges und Dunſtniederſchlages noch den weſentlichen Nachteil, daß die nicht vorgewärmt einſtrömende friſche Luft die Stalltemperatur zu ſehr erniedrigt. Es empfiehlt ſich daher folgender Mittelweg. Man läßt, wie bereits erwähnt, in den Umfaſſungsmauern viele enge Kanäle von großer Länge ausführen, die in der Nähe des Erdbodens mit vergitterten Öffnungen an der Außenwand der Mauer beginnen, in horizontaler und vertikaler Richtung inner-

halb des Mauerwerkes nahe der wärmeren Innenwand hingeführt werden und ziemlich hoch im Stalle ausmünden. Je größer die Anzahl dieser engen Kanäle ist, und je beträchtlicher ihre Länge im Mauerwerk, desto mehr verteilt und vorgewärmt gelangt die Luft in den Stall.

Solche Zuluftkanäle lassen sich bei Erbauung neuer Ställe mit massiven Mauern leicht herstellen, nicht aber in Fachwerkwänden und nicht ohne größere Schwierigkeiten und Kosten in bestehenden Mauern. Man kann jedoch in allen Fällen die Mauerkanäle durch Röhren von Zinkblech oder verzinktem Eisenblech ersetzen, die, unten mit der Außenluft in Verbindung gesetzt, im

Fig. 38.

Vertikaler Dunstschlauch.

Stall an der Wand bis nahe an die Decke emporgeführt werden, wo sie sich in horizontale, mit vielen Löchern oder Schlitzen durchbrochene Röhren verzweigen. Da das Blech ein guter Wärmeleiter ist und die Röhren von der warmen Stallluft umgeben sind, auch auf große Strecken hingeführt und beliebig verzweigt werden können, so ist es auf diese Weise noch leichter als durch Mauerkanäle möglich, die Zuluft gut vorgewärmt und vielfach verteilt in den Stall zu führen. (Siehe Encyklopädie der gesamten Tierheilkunde und Tierzucht, von Alois Koch, Band VI. Lieferung 3. Seite 144). Schließlich sei auch noch erwähnt, daß man in neuester Zeit mit Erfolg die Standpfeiler als Zuluftkanäle verwendet hat. Solche Standpfeiler sind selbstverständlich hohl und stehen mittelst unterirdischer, gußeiserner Röhren in Verbindung mit der Außenluft.

Das vertikale Ventilationssystem besteht aus vertikal stehenden Dunstschläuchen oder richtiger Abzugsröhren, die, von der Stalldecke ausgehend, auf dem Dachfirste ausmünden und dort mit einer Kappe oder noch besser mit einem Sauger versehen sind (Fig. 38). Die einfachsten dieser Dunstschläuche werden mit zusammengefügten Brettern hergestellt. Eine solche primitive Einrichtung entspricht auch recht gut ihrem Zwecke, wenn nur der Schlauch nicht zu weit angelegt* und außerdem geeignete Vorkehrungen getroffen wurden, um einer zu schnellen Abkühlung und daraus folgenden Verdichtung des aufsteigenden warmen Stalldunstes zu Wasser vorzubeugen (z. B. Bekleidung der Schlauchwände mit Dachpappe oder Zinkplatten, Anlage doppelter Wände, deren Zwischenraum mit Sägspänen, Asche, Häcksel oder anderen schlechten Wärmeleitern angefüllt wird). Was ich hier von der Form des Schlauches erwähnt, hat seine naheliegende Erklärung in dem bekannten Umstande, daß der Luftzug in einem schmalen Schornsteine stärker als in einem weiten ist, und was die Abkühlung des in dem Schlauche angesammelten Dunstes betrifft, so braucht es wohl kaum besonders hervorgehoben zu werden, daß eine solche unvermeidlich ist, wenn die durch jede Ritze eindringende äußere, kalte Luft sich mit der aufsteigenden Dunstsäule vermischen kann. Aus diesem Grunde pflegt man auch zur größeren Vorsorge eine mittelst kleiner Ketten an der Decke befestigte Schale von Zink oder Blech unter der Mündung des Schlauches im Stalle aufzuhängen. Man bezweckt hiermit den möglicherweise entstehenden Wasserdunst, welcher sonst tropfenweise in den Stall herabsickern würde, aufzufangen und im Notfalle auch die Ventilöffnung durch Kürzerhängen der Schale verschließen zu können.** Will man einen noch gründlicheren Luftwechsel hervorrufen, so wird man die Röhre in ihrer oberen Mündung mit einem sogenannten Sauger versehen, der sich bei dem geringsten Luftzug in Bewegung setzt und dann die verdorbene Luft förmlich aus dem Stalle herauspumpt. Man berechnet im allgemeinen eine Abzugsröhre auf je 170—340 Kubikmeter Stallraum.

Eine seit kurzem in Gebrauch gekommene Verbesserung des vertikalen Ventilationssystems besteht in der Aufstellung von doppelten Zinkröhren, von welchen das eine, das bedeutend enger ist, in dem anderen, weiteren steckt. Das innere Rohr ist etwas länger als das äußere, so daß es bei der unteren Mündung einige Zoll weit in den Stall hineinragt. Der Zweck dieser Einrichtung ist, in dem einen Rohr frische Luft hinein- und in dem andern die schlechten Dünste herauszuleiten. In manchen Ställen benutzt man auch weite Schläuche, welche durch kreuzweise

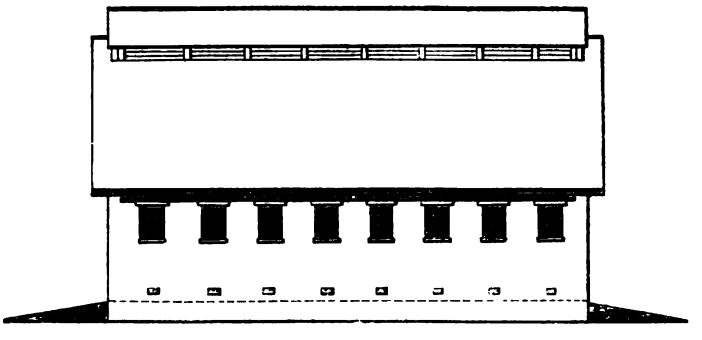
* Ein Querdurchmesser von 0,1—0,2 qm genügt.

** Die Absperrung des Luftstromes kann auch mittelst an der Stalldecke angebrachten, drehbaren Klappen bewerkstelligt werden.

eingesetzte Bretter in vier Abteilungen geteilt, geradeso wie die Zinkröhren Luft zu- und abführen sollen. Ein drittes ähnliches System besteht darin, daß die Röhren in zwei Abteilungen länger sind als die beiden übrigen und infolgedessen in den Stall hineinragen.

In dem Königl. Württembergischen Stammgestüte wird seit vielen Jahren ein Ventilationssystem benützt, das sich vorzüglich bewährt hat. Es besteht dasselbe aus vier von gewöhnlichen Brettern angefertigten Röhren. Jedes Rohr hat im Durchschnitt eine Weite von 14,5 cm. Diese Röhren, welche so aufgestellt sind, daß sie ein Viereck bilden, werden in einer Entfernung von 6 cm von einem Kasten umschlossen und ist der hierdurch gebildete Zwischenraum mit Spreu angefüllt. Charakteristisch für besagte Ventilation ist, daß die Röhren bei der Mündung am

Fig. 39.



Mit Ventilations-Öffnungen versehener englischer Militär-Stall.

Dachfirste und in der Stalldecke ungleiche Länge haben. Der Unterschied in der Länge beträgt 14,5 cm, d. h. das längste Rohr ragt 57,5 cm, das darauffolgende 43 cm, das dritte 25,5 cm und das vierte 14 cm in den Stall, resp. über das Dach hinaus. Die Mündung der Röhren auf dem Dache ist durch kleine Zinkhauben geschützt. In dem ungefähr 63 m langen Laufstall der Mutterstuten funktioniren sechs solche Ventilatoren, durch welche die Luft ungewöhnlich rein und gut erhalten wird. Außerdem ist die Isolirung der Röhren so vollständig, daß weder das Futter am Boden Schaden leidet, noch irgend welche Feuchtigkeit durch die Röhren in den Stall bringt.

In England läßt man, wie bereits erwähnt, sehr oft die innere Decke weg; in diesem Falle wird der verdorbenen Luft durch eine sich längs des ganzen Dachrückens streckende, mit Dach und Seitenjalousien versehene, spaltenähnliche Öffnung Abzug bereitet und frische Luft durch nächst dem Fußboden angebrachte Öffnungen

in den Stall geleitet. Das Äußere eines solchen Stalles ist aus Fig. 39 ersichtlich. Gegen diese Konstruktion spricht einerseits, daß der Stall durch dieselbe im Sommer zu warm und im Winter zu kalt wird, und andererseits, daß der durch die Decke gebildete Bodenraum doch für manche wirtschaftliche Verhältnisse nahezu unentbehrlich ist. Unleugbar aber ist, daß auch die teuersten Ventilationsapparate kaum so viel zu leisten vermögen als das hier geschilderte englische System. Wo die klimatischen und wirtschaftlichen Verhältnisse demselben nicht im Wege stehen, dürfte es somit keineswegs zu verwerfen sein, dem Beispiel der Engländer zu folgen und die innere Decke fortzulassen. In diesem Falle würde es sich sicherlich empfehlen, behufs Gewinnung des mit Recht hochgeschätzten Oberlichts die Jalousien aus dickem Glase anfertigen zu lassen. Aus welchem Material die Jalousien aber auch bestehen mögen, bleibt wohl zu beachten, daß dieselben nicht zu offen stehen dürfen. Wird dies nicht berücksichtigt, so erhalten Regen und Schnee Zutritt in das Innere des Stalles. Der Zwischenraum zwischen jedem Querteil der Jalousien darf höchstens 7,5 cm betragen und sollten diese Teile selbst stets eine Breite von 23 cm haben; richtig gestellt sind dieselben, wenn ihre Neigung einen Winkel von 60° bildet. Es ist natürlich ein Leichtes, die Jalousien so einzurichten, daß sie von innen geöffnet und geschlossen werden können. Jedoch möge man bei verschließbaren Jalousien auch darauf sehen, daß dieselben nicht nur auf besonderen Befehl geöffnet werden!

Die komplizirten Pulsions- oder Insufflationsventilatoren des modernen, künstlichen Ventilationssystems können, da sie ihrer Kostspieligkeit wegen bei Stallbauten keine Anwendung finden, hier mit Stillschweigen übergangen werden. Dagegen möchte ich, bevor ich diesen Gegenstand verlasse, nochmals jedem Pferdebesitzer ans Herz legen, die tief einschneidende Bedeutung des Luftwechsels für die Gesundheit und Leistungsfähigkeit der Pferde nicht zu unterschätzen. Es soll ja durchaus nicht geleugnet werden, daß es Arbeits- und Droschkenställe gibt, welche schlecht oder gar nicht ventilirt sind, ohne daß dieser Umstand besondere Nachteile für die Pferde herbeizuführen scheint. Wir dürfen aber hierbei nicht vergessen, daß Pferde genannter Kategorie nur eine relativ sehr kurze Zeit in dem von allerlei schädlichen Dünsten erfüllten Stall zubringen; außerdem ist es eine leicht zu beweisende Thatsache, daß ein edles Reit- oder Wagenpferd, das seine Arbeit mit Anspannung aller Kräfte innerhalb weniger Stunden verrichtet, um sodann unthätig im Stall zu stehen, mehr von der verdorbenen Luft leidet als ein Arbeitspferd, das hauptsächlich im Schritt arbeitend, 10 von den 24 Stunden des Tages im Freien zubringt. Noch verhängnisvoller werden die Folgen einer mangelhaften Ventilation, wenn sich ihnen anstrengende Arbeit und schlechtes Futter zugesellen. Und schließlich wird jeder Tierarzt bestätigen, daß so manches hartnäckige Augen-, Brust-, Magen-

oder Hautleiden, das allen Hilfsmitteln der Wissenschaft getrotzt, seine Wurzeln in der vergifteten Beschaffenheit der Stallluft gehabt. Der Besitzer aber sieht nur, daß „der elende Gaul" stets krank ist, und da es keine Krankheit gibt, welche direkt und nachweisbar aus der von der unreinen Luft verursachten, schleichenden Blutvergiftung entsteht, hält es oft sehr schwer, ihn von der Thatsache zu überzeugen, daß der Stall, Dank seiner Indolenz, in einen Pestherd verwandelt worden ist.

In innigster Beziehung zu dem von der Ventilation handelnden Kapitel steht die Frage, wie der Fußboden beschaffen sein soll, denn nur zu oft bildet dieser eine nie versiegende Quelle von gesundheitswidrigen Dünsten. Was nun die Forderungen betrifft, die man an einen guten Fußboden stellen muß, so ist vor allem festzustellen, daß derselbe, obgleich haltbar, nicht zu hart sein soll, daß er weder Zugluft noch Feuchtigkeit durchlassen, nicht glatt und nicht uneben sein darf.

Die gewöhnlichsten Fußböden bestehen aus Bohlen, Holzklötzen, Klinkern, anderer Pflasterung, Asphalt, Zement und Lehm. Bezüglich der Bohlen ist zu bemerken, daß dieselben wohl einen ebenen, weichen und warmen Fußboden geben, aber anderseits, besonders wenn sie schon einige Zeit im Gebrauch waren, gleich einem Schwamme den Urin aufsaugen, infolgedessen glatt werden, den Ratten keinen Widerstand leisten und nur eine sehr geringe Haltbarkeit besitzen. Bohlen werden, wie bekannt, nicht unmittelbar auf den Untergrund gelegt, sondern erhalten eine hohle Lage mit Balken als Stütze. Ob letztere in der Quere oder Länge gelegt werden sollen, hängt von der Richtung ab, welche man den Bohlen geben will. Es ist nämlich selbstverständlich, daß die Balken und die Bohlen sich kreuzen müssen. Legt man die Bohlen der Länge nach, so gewinnt man den Vorteil, daß die unterstützenden Balken weniger stark zu sein brauchen; dieser Umstand wiegt aber nicht sehr schwer, wenn man bedenkt, daß die Bohlen nur an zwei Punkten, nämlich unter den Vorder- und Hinterhufen der Pferde abgenützt werden, und jede reparaturbedürftige Bohle somit bei der erwähnten Lage allsogleich durch eine neue ersetzt werden muß. Eine wirkliche Ersparnis kann deshalb auf diese Weise kaum erreicht werden. Hierzu kommt noch, daß die der Länge nach gelegten Bohlen in feuchtem Zustande leicht unangenehm glatt werden. Meiner Ansicht nach sollten die Bohlen daher nur quer über den Fußboden gelegt werden. Diese Methode bietet außerdem den unzweifelhaften Vorteil, daß man kürzere Stücke anwenden und bei notwendig werdenden Reparaturen die abgenützten Teile ersetzen kann, ohne deshalb den ganzen Fußboden aufreißen zu müssen; die beiden Seitenplanken werden aber natürlich auch bei solcher Anlage des Fußbodens ihrer Länge nach plazirt. Um die Unterlagen vor dem nachteiligen Einfluß der Nässe zu schützen, werden dieselben mit Theer angestrichen und auf der oberen Seite mit Birkenrinde bekleidet.

Einen weit besseren Fußboden stellt man in dem skandinavischen Norden mit Balkenenden her, welche in einer Länge von 1,48 bis 1,78 m abgeschnitten und sodann durch Behauen der Seiten zu kurzen, sechseckigen Klötzen verarbeitet werden. Hart neben einander gestellt, bilden dieselben dann den Fußboden. Solche Klötze können aus jedem beliebigen Holz, wie z. B. Tannen, Fichten, Ulme, Esche, Eiche u. s. w., angefertigt werden. Je dichter und härter das Material, desto stärker und haltbarer werden aber natürlich auch die Klötze. Jedenfalls sind dieselben weit dauerhafter als Bohlen, denn die Abnutzung geschieht an den Enden der Holzfibern, wodurch der Widerstand viel nachhaltiger wird, als wenn die Fibern ihrer Länge nach abgenützt würden und nach Verbrauch der harten Schichte die weicheren an die Reihe kämen. Auf dem Lande bietet die Herstellung der hier beschriebenen Klötze eine sehr passende Beschäftigung für die Knechte während der langen Winterabende. Es ist nicht notwendig, sämtliche Klötze gleich groß zu machen, sondern können 4 bis 5 verschiedene Größen angefertigt werden, nur müssen natürlich die für ein und denselben Stand bestimmten Klötze gleich groß sein.

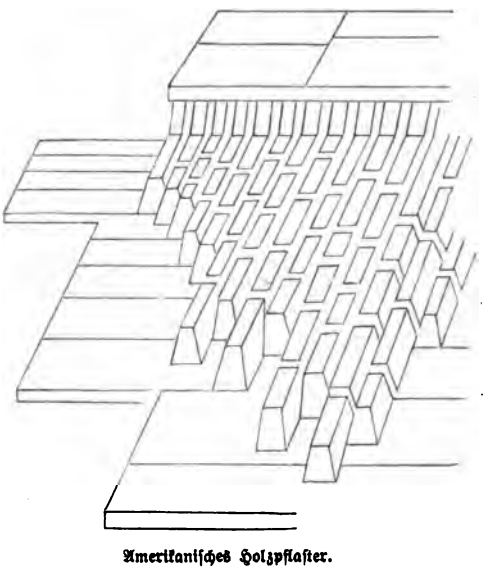
Diese Klötze können unmittelbar auf den Untergrund gestellt werden, wenn derselbe nur durch Pflasterung oder durch eine festgestampfte Schichte von Stein oder Kies, zu dem man noch wegen der Ratten etwas Glassplitter mischen kann, die nötige Festigkeit erhalten hat. Ist der Grund nicht hart und fest, so senken sich natürlich die Klötze und der Fußboden verliert seine ebene Beschaffenheit. Sollten die Klötze aus irgend einem Grunde nicht unmittelbar auf den Boden gestellt werden können, so muß man denselben mittelst Bohlen oder irgend einem anderen Material die nötige feste Unterlage bereiten.

Bei der Anlage eines solchen Fußbodens werden die einzelnen Klötze so nahe aneinander gestellt, daß die Zwischenräume auf ein Minimum beschränkt bleiben. Dies erreicht man durch hartes Pressen an die feste Wand, und um die trotzdem nie ganz zu vermeidenden Zwischenräume unschädlich zu machen, bestreicht man die Seitenflächen der Klötze mit Teer, welcher nicht nur den nötigen Seitendruck bewirkt, sondern auch als Bindemittel dient. Sollten solche Fußböden nach längerem Gebrauch an den der Abnützung am meisten ausgesetzten Stellen uneben werden, so kann man die hervorragenden, längeren Teile abhobeln; ist aber auch dies nicht mehr thunlich, wird der Fußboden durch Umlegen der Klötze neu gelegt. Selbstverständlich muß man hierbei durch entsprechende Füllung des Untergrundes dafür sorgen, daß die ungleiche Länge der Klötze ausgeglichen wird.

Nicht zu vermeidende Nachteile dieser Art Fußböden sind, daß sich die Klötze auch bei noch so festem Untergrund leicht ungleich abnützen, sowie daß jedes nicht ungewöhnlich harte Holz bald von der Stalljauche durchfeuchtet und in diesem Zu-

ſtande eine Quelle ſchädlicher Dünſte wird. Dagegen bieten die Klötze den nicht genug zu ſchätzenden Vorteil, daß ſie den bei Bohlenböden beſonders ſcharf hervortretenden, für die Extremitäten der Pferde ſo ſchädlichen unterirdiſchen Zug nicht durchlaſſen. Wer ſich davon überzeugen will, was es mit dieſem Zug für eine Bewandtnis hat, möge nur einmal im Winter ſeine Hand über einen mit Bohlen belegten Stallfußboden halten und ſodann die Beine des auf demſelben ſtehenden Pferdes befühlen. Das Reſultat dieſes kleinen Experiments wird ihm mehr als meine Worte Mißtrauen zu der Verſicherung einflößen, daß Bohlenböden dem Pferde einen behaglichen Stand gewähren.

Fig. 40.



Amerikaniſches Holzpflaſter.

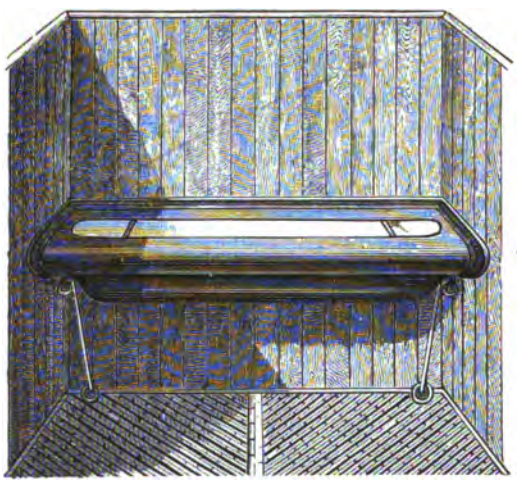
Eine in Deutſchland wenig bekannte, aber in Frankreich bei der Anlage von Klotzpflaſter vielfach gebrauchte Methode, beſteht darin, daß man nach vorhergegangenem Stampfen des Untergrundes eine Lage feuchten Sandes von 0,08 bis 0,10 m Stärke aufbringt, hierauf die Holzklötze von ungefähr 0,14 m Höhe, 0,12 m Breite und 0,18—0,20 m Länge ſtellt, die Zwiſchenräume mit Teer und geſtampften Steinen ausfüllt und das ganze gut mit Teer tränkt, ſowie mit Sand abgleicht.

In Amerika ſtellt man Klotzpflaſter aus keilförmigen Holzſtämmen (Fig. 40) her, welche mit dem breiteren Rücken nach unten gekehrt auf eine Unterlage von Brettern oder Beton geſtellt werden. Die Klötze ſind ſo zu ſtellen, daß ſie ſich in der Baſis eng berühren. Dadurch entſtehen keilförmig zulaufende Rinnen zwiſchen den einzelnen Reihen, in welche ein Gemenge von ſcharfem Sand, Zement und Kohlenteer feſt eingerammt wird, ſo daß die dadurch hergeſtellte Oberfläche des Pflaſters vollkommen waſſerdicht wird, den Hufen der Pferde einen ſicheren Halt gewährt und niemals ihre Elaſtizität verliert (ſiehe E. Jaehn „Der Pferdeſtall“).

Ein ſehr gewöhnliches Pflaſter iſt das mit Ziegeln hergeſtellte. Obgleich nicht beſtritten werden kann, daß Ziegelſteinpflaſter ziemlich hart und kalt iſt und in Folge deſſen viel Streu in Anſpruch nimmt, muß doch zugegeben werden, daß das-

ſelbe, was Haltbarkeit und Nettigkeit betrifft, unbedingt der Vorzug vor allen gebräuchlichen Holzpflaſterungen verdient. Die Ziegel, welche zur Pflaſterung eines Standes verwendet werden ſollen, müſſen alle von gleicher Härte und Glätte ſein, ſo daß keine weicheren Steine, die, wenn ausgetreten, Löcher in dem Fußboden bilden könnten, zwiſchen ihnen vorkommen. Um den Steinen eine noch größere Härte zu verleihen, legt man ſie vor dem Gebrauch in heißen Steinkohlenteer. Hierbei iſt jedoch zu beachten, daß der Teer keine Säuren enthalten darf, denn ſolche rauben im Gegenteil den meiſt kalkhaltigen Ziegeln einen Teil ihrer Härte. Aus eben demſelben Grunde iſt es wünſchenswert, daß die zur Pflaſterung beſtimmten Ziegel möglichſt frei von Kalk ſeien. Poröſe Ziegel ſind mit Recht ſehr beliebt. Das Tränken der Steine mit Teer geſchieht am beſten unmittelbar nach dem Brennen und läßt man dieſelben in und mit dem Teer erkalten. Die ſo zubereiteten Ziegel werden in hydrauliſchem Kalk auf einer aus 1 Teil zerkleinerten Ziegeln und 3 Teilen grobem Kies beſtehenden, ungefähr 23—26 cm dicken Unterlage, zu welcher Miſchung außerdem auf je 6 Teile noch etwas Kalk kommt, oder noch beſſer, auf einer undurchläßigen Zementunterlage, auf die hohe Kante geſtellt. Es iſt jedoch nicht rätlich, die Steine winkelrecht neben einander zu ſtellen, ſondern müſſen ſie, um nicht der Länge nach von den Hufen der Pferde zerſchlagen zu werden, eine ſchräge, ſchwalbenſchwanzförmige oder fiſchgrätenartige Lage, wie in Fig. 41, erhalten. Hierdurch ſichert man den Pferden einen feſteren Halt. Solches Pflaſter wird vollkommen horizontal oder mit einem ganz geringen Gefälle gegen die Mitte des Standes gelegt.

Fig. 41.



Ziegelpflaſter.

In England ſind außerordentlich hart gebrannte Steine aus zerkleinerter Eiſchenſchlacke mit Lehm als Bindemittel, die ſog. iron bricks, ſehr beliebt. Weit billiger als dieſe ſind die unter dem Namen Mettlacher Thonflieſen bekannten hart gebrannten, oder richtiger geſagt, glaßirten Thonplatten (Fig. 42 und 43).

Ähnliche, aber nicht glaßirte in Portlandzement zu verſetzende Klinkerſteine koſten in Wien 35 fl. öſtr. Währ. pro Mille.

Zementböden (1 Teil Zement, 4 Teile gewaſchener feinkörniger Quarzſand, etwas Waſſer) von 6—10 cm Dicke haben ſich ebenfalls gut bewährt. Sie ſind billig, können leicht reparirt werden und nehmen unter dem Einfluß der Näſſe eine ſtets feſtere Beſchaffenheit an.

Asphaltfußboden ſieht ſehr nett aus: das iſt aber auch alles, was zu ſeinen Gunſten angeführt werden kann. Nicht genug an dem, daß dieſes Material unter dem Stampfen und Scharren der beſchlagenen Pferde bald zerbröckelt, wird daſſelbe auch binnen kurzer Zeit ſo glatt, daß die Tiere jedesmal, wenn ſie aufſtehen, in Gefahr kommen, ſich die Beine zu brechen. Dieſem bedenklichen Übelſtand iſt weder durch ein rauh machen der Oberfläche, noch durch Vermehrung der Streu abzuhelfen, denn die eingeſchnittenen Rinnen ſchleifen ſich ungemein ſchnell aus und was die Streu betrifft, iſt es eine alte Erfahrung, daß das Stroh auf dem glatten Asphalt nicht ruhig liegen bleibt. Wie gefährlich ſolcher Fußboden für trächtige Stuten werden kann, liegt auf der Hand. Aber auch andere Pferde fühlen ſich auf dem Asphalt bald ſo unſicher, daß ſie z. B. aus Furcht auszugleiten den Urin möglichſt lange zurückhalten, oder ſich wenigſtens bei Tag gar nicht niederlegen. Dadurch erklärt es ſich auch, daß unruhige Pferde, die auf anderem Fußboden ihrem Wärter den Schweiß aus allen Poren trieben, ſich lammfromm verhielten, ſobald ſie in einen Stand mit Asphaltfußboden aufgeſtellt wurden. Es iſt das ein Seitenſtück zu der Geſchichte vom Kalbe, das auf dem ſpiegelblanken Eiſe ſo ruhig und geſetzt wurde, wie eine alte Kuh. Bedenkt man nun weiter, daß Asphaltfußböden ſehr teuer ſind, ſo wird man ſich mit Recht darüber verwundern können, daß ſolche je für Pferdeſtallungen empfohlen worden ſind. Für Geſchirr- und Futterkammern paßt dagegen der As-

Fig. 42.

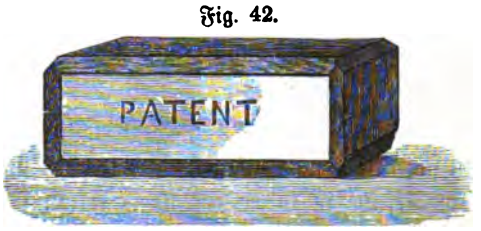
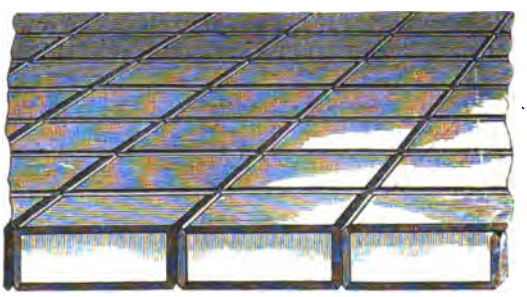


Fig. 43.



Thonplatten.

phalt wegen seiner Reinlichkeit und Undurchlässigkeit sehr gut, dies jedoch nur unter der Voraussetzung, daß gutes Material und nicht irgend ein billigeres Surrogat (z. B. ein Gemisch von Steinkohlenteer, Harz und Kreide) hierzu verwendet wird. In Frankreich sah ich eine Komposition aus Asphalt und pulverisirter Eisenschlacke von, wie mir gesagt wurde, folgender Zusammensetzung: 120 Kilo Asphalt, 20 Kilo Bastène, 18 Kilo Eisenschlacke und 50 Kilo Torf. Leider bin ich nicht in der Lage anzugeben, ob sich diese Mischung bewährt hat.

Die Feldsteinpflasterung hat ihrer großen Dauer und Billigkeit wegen viele Freunde. Man wird jedoch bei der Beurteilung dieses Fußbodens zu beachten haben, daß derselbe infolge seiner außerordentlichen Härte dem Pferde nur bei Anwendung einer sehr reichen Streu ein einigermaßen komfortables Lager gewährt. Wird aber mit der Streu geknausert, so kann der Umstand, daß solche Pflasterung so zu sagen bis zum jüngsten Gericht hält, meiner Ansicht nach die vielen Nachteile, welche dieselbe in ihrem Gefolge hat, unmöglich aufwiegen. Zu diesen Schattenseiten der Feldsteinpflasterung zähle ich, daß die Pferde auf den harten Steinen nie die nötige Ruhe finden, daß unbeschlagene Hufe auf derselben leiden und beschlagene ihre Eisen schnell abnutzen, daß das Pflaster sehr kalt ist, Anlaß zu Piephacke, Stollbeulen, Knieschäden und ähnlichen Leiden geben kann, und, wenn nicht mit Zement ausgegossen oder überzogen, durch Ansammlung des Urins zwischen den Fugen der Steine leicht eine Quelle gesundheitsschädlicher Dünste wird. Gegen letzteren Übelstand hilft, wie jedermann sich überzeugen kann, auch die fleißigste Anwendung des Besens nicht. Soll der Stand absolut mit Feldsteinen gepflastert werden, ist also stets anzuraten, die Fugen der Steine, wenn letztere an den Köpfen die erforderliche Gleichmäßigkeit besitzen, mit Zement auszugießen — andernfalls muß das ganze Pflaster mit Zement überzogen werden — und vor allem mit der Streu nicht zu sparen.

Größere, viereckige und kreuzweise mit Rinnen versehene Steinplatten, die eine Unterlage von grobkörnigem Sand erhalten, bilden, wenn die Zwischenräume zwischen den einzelnen Steinen mit Zement ausgefüllt werden, einen ebenen und reinlichen Standplatz; aber teils ist ein solcher Fußboden sehr teuer, teils wird er nicht um ein Haar weicher und wärmer, wohl aber bedeutend glatter, als gewöhnliches Feldsteinpflaster.

Kleinere Steinwürfel, diese mögen nun wie Mosaik oder Macadam gelegt werden, geben ein gänzlich unbrauchbares Pflaster, das sich durch eine sehr geringe Haltbarkeit auszeichnet, bald uneben wird und dennoch bezüglich der Härte wenig vor anderem Steinpflaster voraus hat. Ja, man dürfte kaum fehl gehen, wenn man annimmt, daß die kleinen, spitzigen und eckigen Steine dem Pferde unbequemer werden als Feldsteine oder Steinplatten.

Aus allem, was hier über Stallfußböden mitgeteilt worden, geht hervor, daß die Herstellung eines in jeder Hinsicht zufriedenstellenden Fußbodens noch immer als eine ungelöste Aufgabe betrachtet werden muß. Man behauptet wohl, daß eine unter der Benennung Camptulicon in England auf den Markt gebrachte, aus in Dampf erweichtem Kautschuk und feinem Korkpulver bestehende Masse, allen Forderungen entspricht, die an einen praktischen Stallfußboden gestellt werden müssen, aber da dieses Fabrikat infolge seines hohen Preises nie allgemeine Verwendung finden dürfte, ist es zwecklos, dasselbe hier weiter zu empfehlen. Größere Beachtung verdient vielleicht das von der „Patent Cork Pavement Company of Great St. Helens", London E. C. hergestellte Kork-Pflaster; wenigstens wird demselben in englischen Fachblättern nachgerühmt, daß es außerordentlich dauerhaft sei, den Pferden einen nie glatt werdenden, trockenen und warmen Stand gewähre, keine Feuchtigkeit durchlasse, und noch dazu den Vorteil gänzlicher Geräuschlosigkeit besitze. Dieses Pflaster, das sich in den Stallungen der Leib-Garde-Kavallerie zu Knightsbridge vortrefflich bewährt haben soll, besteht aus pulverisirtem Kork, der mit Asphalt zu Ziegeln geformt worden. Etwas billiger als das Camptulicon-Pflaster dürfte das „Cork Pavement" demnach wohl sein. Mit diesem „etwas" ist aber für deutsche Verhältnisse nicht viel gewonnen.

Bevor ich zu einem anderen Gegenstand übergehe, möge es mir noch gestattet sein, eines Fußbodens Erwähnung zu thun, der sich insofern vorteilhaft von den bisher geschilderten unterscheidet, als er billig und praktisch genannt zu werden verdient. Elegant ist er freilich nicht, denn sein Hauptbestandteil ist einfacher Lehm, aber schließlich bilden die Luxusställe doch nur eine sehr kleine Minderzahl und kann deshalb ein Fußboden, der dem geflügelten Worte des Herrn Professors Reuleaux — „Billig und schlecht" — ein entschiedenes Dementi erteilt, jedenfalls Anspruch auf Beachtung seitens der Pferdebesitzer erheben. Von dem Wunsche geleitet, diesem vortrefflichen Fußboden volle Gerechtigkeit widerfahren zu lassen, bitte ich hier wiedergeben zu dürfen, was C. Weber in seinem ausgezeichneten Werkchen „Die Stallhaltung der Pferde" über denselben äußert. Weber schreibt wie folgt:

„Der Lehmboden bedarf noch einer besonderen Ausführung. Für Fohlen- und Laufstallungen, wo die Tiere einzeln oder in größerer Zahl darauf herumgehen und natürlich stets Streu haben, genügt derselbe vollkommen und hat vor anderen sogar noch Vorzüge. Ich hatte ihn auch schon in einzelnen Ständen für Offizierspferde ausgeführt, die angehängt wurden; aber trotz der soliden Ausführung und der langen Dauer hat er mir damals doch nicht vollkommen genügt, weil die Burschen mit der liegenden Streu noch unbekannt und nur sehr schwer dahin zu bringen waren, genugsam einzustreuen, deshalb wurden diese Stände öfters in der

Mitte ausgetreten. Nachdem aber nun 4 und mehr Pfund Stroh für das Pferd genehmigt sind und die Sache überhaupt nicht mehr so fremd ist, genügt ein Lehmschlag vollkommen und ich ziehe ihn in mancher Beziehung sogar dem Steinpflaster vor.

Der Lehmboden hat, wenn auch die Streu vorne, namentlich im Anfang, zurückgescharrt wird, einen besseren Einfluß auf die ohnedem mehr leidenden Vorderhufe, und wird er ausgetreten, so ist er leicht vom Stallburschen selbst zu repariren; außerdem aber wirkt er noch besonders vorteilhaft, weil der Lehm einen großen Teil der Stallgase absorbirt und bindet.

Er ist auch billig und schnell bereitet. Früher machte ich den Lehm zu diesem Behufe erst naß, ließ ihn mit kurzem Stroh, Flachsagen ꝛc. ꝛc. durchtreten und behandelte das ganze wie eine Dreschtenne. Da gab es dann viele, harte, unangenehme und schwierige Arbeit; niemand wollte gerne daran. Das Trocknen des Standes oder Ganges dauerte sehr lange Zeit, der Stall konnte nicht besetzt werden oder es gab starke Eindrücke auf dem Boden und namentlich bekam die Oberfläche immer wieder Risse, weil die unterste Schichte nur sehr langsam trocknete und sich zusammenzog; diese Risse aber konnten oft mit vielem Arbeitsaufwand nicht mehr oder nicht gut beseitigt werden.

Zeit, Umstände und Not sind oft die Lehrmeister des Guten, und so ging es auch hier. Vor mehreren Jahren sollte ein gebruckter Stall mit mehreren Ständen umgearbeitet werden. Es hausten darin die Ratten in Unmasse und alles Gift half nichts. Der Gestank war unerträglich. Es war aber schon Oktober, es trocknete nicht mehr viel, die Pferde sollten, um Unbequemlichkeiten zu vermeiden, bald wieder eingestallt werden können, es sollte überhaupt nicht viel Umstände machen, um dem Mieter des Stalles nicht unangenehm zu werden und ihn für die Sache zu gewinnen. Ich riskirte es, ließ die Stände ausräumen und reinigen, mit Steinen und Geröll auffüllen, den lufttrockenen Lehm durchs Gitter werfen und schlagen und es that sehr gut.

Ich will nun zur Nachahmung das beobachtete Verfahren kurz mitteilen:

Ist der Barren nicht gar zu hoch, oder kann er ohne besondere Mühe und Kosten herabgesetzt werden (denn ich halte sehr viel auf einen niedrigen Barren), so wird stets von vorne herein Rücksicht genommen, das oft übermäßige Gefälle des Standes möglichst zu beseitigen, den Boden ganz horizontal zu machen. Es kommen die Bohlen weg, die Mulde und der Kanal werden geleert und gereinigt, wenn nur etwas defekt, ganz entfernt, der morastige oder infizirte Untergrund ausgehoben, durch neuen ersetzt, und mit Steinen, Gerölle oder Sand ꝛc. so weit horizontal ausgefüllt und gestampft, daß bis zum projektirten Niveau der neuen Bodenfläche noch eine Höhe von höchstens 10—15 cm abgeht; $2^1/_2$—5 cm dieser

Höhe werden mit Gaskalk, wo man ihn haben kann, ausgefüllt und geebnet, da derselbe erfahrungsgemäß sehr geeignet ist, Ratten ꝛc. zu vertreiben oder fernzuhalten, die 10 cm, die nun noch übrig sein müssen, werden gleichmäßig mit beigefahrenem lufttrockenem, ziemlich reinem Lehm, dessen größere Brocken zerkleinert werden, angefüllt und etwas festgetreten. Ein anderer Teil des Lehms aber wird schon vorher oder jetzt durchs Gitter oder ein großes Sieb geworfen und noch 2—3 cm hoch über das projektirte Niveau sorgfältig ausgebreitet. Dazu legt man auf beiden Seiten des Standes je eine Längslatte der angegebenen Höhe entsprechend ein, richtet sie horizontal, schüttet den Lehm an, überstreicht ihn mit einer dritten Latte, die in ihrer Länge der Distanz der beiden andern oder der Breite des Standes entspricht, nimmt dann die Längslatten heraus und füllt deren Raum nun nachträglich mit demselben Lehm aus.

Will man die Sache recht gut und dauerhaft machen, namentlich in den Gängen, — unter der Streu ist es gar nicht nötig — so mischt man die letzte $2^1/_2$ bis 5 cm hohe Schicht des Lehms mit gußeisernen Drehspänen im Verhältnis von 6 : 1 und breitet sie dann an. Man kann auch wohl auf die Oberfläche noch welche überstreuen. Früher mengte ich die ganze Lehmschichte damit, das kommt aber zu teuer und ist unnötig. Wo Eisenfabriken sind, kann man diese Drehspäne, auch Feilspäne — sie brauchen nicht so fein zu sein — leicht haben, nur dürfen sie noch nicht oder nicht viel gerostet haben.

Auf Gängen gibt diese Mischung einen sehr schönen, haltbaren und angenehmen Boden. Ich ziehe ihn dem Pflaster- und Holzboden weit vor und glaube, daß in dieser Art auch ein ganz guter Boden für Beschlagbrücken sich herstellen ließe, namentlich wenn man die Eisenspäne in etwas gleicherem Verhältnisse nimmt. Die Eisenspäne oxydiren, setzen Rost an und verbinden sich mit dem Lehm zu einer ziemlich gleichartigen, festen Masse.

Wenn nun alles eingefüllt und geebnet ist, wird die Oberfläche mit einer gewöhnlichen Patsche — ein starkes Stück eichener Bohlenschwarte, etwa 50—60 cm lang, 24—30 cm breit und 5—7 cm hoch, mit schräg eingesetztem Stiele — leicht andrückend übergangen, dann leichter und fortschreitend stärker geschlagen, bis der Boden wenig mehr nachgibt. Wenn es pressirt, kann alles in einem Tage geschehen.

Der Lehm enthält, auch lufttrocken, noch immer soviel Feuchtigkeit, daß er gut konglomerirt, und die Arbeit ist sehr bedeutend erleichtert und verkürzt. Ist er wirklich zu trocken, so kann man die Oberfläche leicht mit Wasser aus einer feinen Gießkanne oder noch besser mit eingetauchten Handkehrwischen aus Borsten befeuchten, einige Stunden anziehen lassen und dann schlagen. Ist er aber zu

feucht und hängt sich Lehm an die Patsche, so streut man etwas Sand, Asche oder Kalk darüber. Eine leichte, obere Schichte von Gaskalk macht sich auch ganz gut.

Eine zweispännige Fuhre Lehm reicht auf 290 □cm; einen billigeren, dabei angenehmen, guten und gesunden Boden kann es also nicht wohl geben, besonders für den Ökonomen, der zuletzt noch den nach Jahren durchdüngten Lehm auf seine sandigen Äcker fahren kann.

Vor jedem neuen Bodenbelege, sei es nun Pflaster mit Zement, oder einfacher Lehmschlag, muß immer der alte, infizirte, mit Jauche durchtränkte Boden sorgfältig ausgehoben und neuer, reiner und trockener eingefüllt werden, damit die Gefahr jedes Gährungsprozesses beseitigt ist. Namentlich ist dies nötig nach vorherigem gewöhnlichem Pflaster, durch dessen viele nur mit Sand gefüllte oder ausgekehrte Fugen sich der poröse Boden mit Jauche und faulenden animalischen Stoffen füllte, die sich in selben zu ansehnlicher Tiefe und Breite ausdehnen. Es entsteht auf solche Weise ein eigentümlicher Zersetzungs- und Verwesungsprozeß, dessen Produkte die Luft des Stalles und das Blut der Tierkörper vergiften und so zu einer Masse sporadischer und Seuchekrankheiten die oft dunkle, ungeahnte Ursache bilden.

Die Richtung der Standfläche soll stets horizontal sein."

So weit die Ausführungen Webers. Diesen hätte ich noch hinzuzufügen, daß ich in den meisten österreichischen, ungarischen und deutschen Kavallerie- und Gestütsställen, die ich besucht, nur Lehmböden gefunden, daß solche Fußböden auch in Frankreich allgemein sind und im Orient gar keine anderen vorkommen.

Ein älterer deutscher Verfasser (A. v. Bally „Pferdezucht", Stuttgart 1836) empfiehlt folgende Mischung: „Man mischt erst Gerberlohe mit soviel Lehm, als erforderlich ist, um eine zusammenhängende Masse zu bilden und schlägt alles durcheinander, bis das Gemenge eine Dicke von 11 cm erreicht hat. Nachdem dasselbe vollständig getrocknet ist, breitet man mit einer Mauerkelle reine Holzkohle oder mit Harz gekochten Steinkohlenteer über das Ganze, wonach noch eine Schichte von 5,5 cm aufgebreitet wird. Wenn auch dieser Zusatz vollständig trocken ist, wird er ebenfalls mit Teer überzogen."

Ich kann von diesem Rezepte nur sagen, daß es sich auf dem Papier nicht schlecht ausnimmt. Erprobt habe ich es nicht.

Welches Material man aber auch zum Fußboden verwenden möge, versäume man nie zum Schutz gegen die Ratten etwas Glassplitter unter den Fußboden zu legen. Wird diese Vorsichtsmaßregel versäumt, so kann genanntes Ungeziefer leicht eine unleidliche Plage für Menschen und Tiere werden, denn die Ratten begnügen sich nicht damit, den Fußboden zu unterminiren, sondern zernagen alles Holz und Lederzeug, das sie erreichen können, stehlen den Pferden den Hafer unter der Nase

weg und stören den Schlummer der Stallbewohner. In solchen Fällen bleibt nichts anderes übrig, als schleunigst zu irgend einem wirksamen Vertilgungsmittel zu greifen. Außerdem sind aber ein paar gute Rattenfänger im Stall zu halten. Katzen behagt das Leben im Stalle selten; auch töten sie nie so viel Ratten wie ein guter Rattenfänger unvermischter englischer Rasse (terrier).

Die wichtige Frage, ob der Fußboden horizontal oder mit einer bald größeren, bald geringeren Neigung gegen den Gang zu gelegt werden soll, muß ich auf Grund langjähriger Erfahrung dahin beantworten, daß jedes, vor allem aber ein bedeutendes Gefälle nicht nur überflüssig, sondern geradezu schädlich ist. Ich motivire diesen Ausspruch damit, daß das Stehen auf abschüssigem Fußboden die Pferde ermüdet und angreift und bei trächtigen Stuten Anlaß zum Verwerfen geben kann, daß eine solche unnatürliche Stellung schädlich auf den Stand und die normale Beschaffenheit der Extremitäten einwirken muß, und endlich, daß sich die Reinhaltung des Standes und der Stallluft auch auf eine andere, ungefährliche Art erreichen läßt.

Was nun den ersten dieser Punkte betrifft, so ist es offenbar, daß es für kein lebendes Wesen, am allerwenigsten aber für ein so großes Tier wie das Pferd, bequem oder angenehm sein kann, den größten Teil des Tages bergauf stehen zu müssen. Das einzige Zugeständnis, das ich bezüglich dieser Frage machen könnte, wäre, daß es möglicherweise für Pferde mit schwachem Vorderpedale einige Erleichterung mit sich führt, wenn es ihnen gelingt, ihre Vorderbeine etwas auf Kosten des Hinterteiles zu entlasten. Das läßt sich aber schon bei einem Gefälle von 1 cm auf 1 m ($^1/_{100}$) erreichen. Wird das Gefälle größer, so leiden die Tiere. Wie schädlich ein abschüssiger Stand für trächtige Tiere ist, davon weiß sogar jeder Kuhhirt etwas zu erzählen. Da aber Pferde, die mit dem Vorderteil höher stehen, dem oberflächlichen Beobachter größer und stattlicher vorkommen, als sie es in Wirklichkeit sind, unterlassen Pferdehändler es selten, nicht nur den Ständen in ihren Ställen ein bedeutendes Gefälle zu geben, sondern auch die Musterung im Freien auf einem extra zu diesem Zweck hergerichteten abschüssigen Platz stattfinden zu lassen. Es muß deshalb als ein Glück für die Pferde betrachtet werden, daß sie selten lange in dem Stalle des Händlers verbleiben. Wenn es sich anders verhielte, würden die Konsequenzen des Gesetzes der Schwere sicher untilgbare Spuren an den Sehnen, den Gelenken und der Stellung der Pferde hinterlassen.

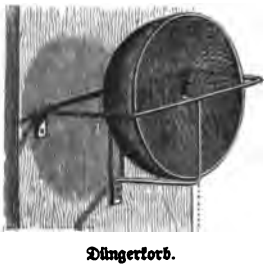
Das gewöhnliche, ja einzige Argument, das zu Gunsten der abschüssigen Stände angeführt zu werden pflegt, ist, daß man ohne Gefälle den Urin nicht aus dem Stand leiten könne. Dieser Einwand wird natürlich nur von solchen „Pferdefreunden“ geltend gemacht, die gerne mit der Streu sparen, und es ist geradezu überraschend, welcher Scharfsinn aufgeboten wird, um im vorliegenden Falle zwei

Fliegen mit einem Schlag zu töten, d. h. die Streu auf ein Minimum beschränken und die Jauche wenigstens unsichtbar machen zu können — die Nase läßt sich nun einmal nicht hintergehen. Ein jedes vernünftige Maß überschreitendes Gefälle, offene und gedeckte Rinnen hinter dem Stande, Löcher und Rinnen im Stande selbst, Urinbehälter unter demselben, Fußböden mit der Neigung nach der Mitte zu, wo gedeckte Urinreservoire angebracht wurden — alles dies und mehr noch ist ohne nennenswerten Erfolg versucht worden. Wenn man auch den Urin nicht mehr sah, so roch man ihn doch. Es war ein wahrer Jammer! In den gedeckten Rinnen wurde die zähe, träg fließende Jauche bald von allerhand Unreinlichkeit zum Stocken gebracht, und der Duft, der sich dann entwickelte, machte sogar auf Kutschernasen einen nachhaltigen Eindruck. In den offenen Rinnen gestaltete sich das Verhältnis nur dann besser, wenn der Besen und der Wassereimer fleißig benützt wurden. Aber Urin ist kein reines Wasser und noch weniger Eau de Cologne; Holz oder Steine, die täglich mit dieser Flüssigkeit benetzt werden, verfehlen deshalb nie, die Geruchsorgane des Menschen auf eine sehr unangenehme Art in Anspruch zu nehmen. Dazu kommt noch der fatale Umstand, das die unmittelbar hinter den Hinterfüßen des Pferdes angelegten offenen Rinnen dem Tiere desto unbequemer werden, je kürzer der Stand ist. Ein Pferd, das bei jedem Schritt nach rückwärts in einen mehr oder weniger tiefen Rinnstein tritt, gewöhnt sich bald an eine unregelmäßige Stellung, welche allmählich ungünstig auf die Extremitäten einwirken muß. Noch unerquicklicher gestaltet sich die Sache in solchen Ständen, deren Fußböden mit Löchern zum Abfluß des Urins in unterhalb angebrachte Reservoire versehen sind, denn außer einem ganz infernalischen Zug, der in erster Reihe die Beine des Pferdes trifft, ruft diese sinnreiche Einrichtung, mittelst welcher jeder Stand in eine nie versiegende Kloake verwandelt wird, einen wahrhaft pestilenzialischen Gestank hervor. Die Ratten aber genießen die Freude des Daseins in vollen Zügen, denn sie haben bequeme Zugänge zum Stall erhalten und gedeihen vortrefflich in dem vom Fußboden nur knapphändig bedeckten Mistpfuhle. Daß eine solche unter jedem Stand angebrachte Kloake mit ihren giftigen Dünsten eine Quelle zahlreicher Krankheiten werden muß, liegt auf der Hand. Für den Stall gilt also genau derselbe Grundsatz, den wir bezüglich der sogenannten Abfuhr in unseren eigenen Wohnungen anwenden, nämlich: „Hinaus mit den Exkrementen, den festen sowohl als den flüssigen, und das so schnell wie nur irgend thunlich!“

Die Frage, wie sich dies eigentlich bewerkstelligen läßt, ist nicht so schwer zu beantworten, wie die Mehrzahl zu glauben scheint. Ich erlaube mir zu diesem Zweck, nicht als eine überall einzuführende Maßregel, sondern nur als einen Beweis für die Mühe, die man an manchen Orten auf die Reinhaltung des Stalles ver-

wendet, zu erwähnen, daß es in sehr vielen Luxusställen gebräuchlich ist, den Pferden ein mit einem langen Stiel versehenes Gefäß unterzuhalten, wenn dieselben sich zum Stallen anschicken. Der auf diese Art aufgefangene Urin wird in ein außerhalb des Stalles aufgestelltes, gedecktes Blechgeschirr ausgeleert, und ist dieses voll, so entleert man den Inhalt in die große Mistkiste, die zu bestimmten Zeiten abgeholt wird. Die festen Exkremente aber werden in demselben Augenblick, wo sie zu Boden fallen, in einen Düngerkorb aus verzinntem Drahtgeflecht (Fig. 43) aufgefangen und sogleich in vorerwähnte Kiste geworfen. Damit dieser Korb immer bei der Hand sei und nicht bald hier, bald dort im Stall herumliege, ist es zweckmäßig, denselben auf einem an der Wand angebrachten Gestell aus verzinntem Eisen zu verwahren.

Fig. 43.



Düngerkorb.

Auf diese Art wird ohne große Mühe und Unkosten, und ganz unabhängig von der Beschaffenheit des Fußbodens, vermieden, daß ein größerer oder geringerer Teil der Exkremente im Stall verbleibt und dort die Luft verpestet. Daß die Pferde sich schnell und leicht an das Stallen im Geschirr gewöhnen, habe ich oft beobachtet. Die klugen Tiere stehen dann in „Habt-Acht-Haltung", bis der Wärter kommt und ihnen das Gefäß unterhält. Freilich ist bei dieser Methode eine ständige Stallwache nicht zu entbehren.

Aber auch in solchen Ställen, wo sowohl Stallwache als Tagesstreu den Luxusartikeln zugezählt werden müssen, läßt sich eine zweckmäßige Abfuhr der festen und flüssigen Exkremente recht gut erreichen. Der Wärter hat zu diesem Zwecke nichts anderes zu thun, als unmittelbar nachdem das Pferd gestallt hat, etwas Sägspäne, Torferde oder Sand aufzustreuen, den so aufgesogenen Urin auf die Schaufel zu nehmen und auf den vor der Stallthür stehenden Mistkarren zu werfen. Muß er sich auf längere Zeit entfernen, so streut er, bevor er den Stall verläßt, bei den Hengsten und Wallachen mitten im Stand, bei den Stuten am Fußende desselben soviel Sägspäne, Torferde oder Sand, als zum Auffaugen des Urins während seiner Abwesenheit erforderlich sein kann und verfährt dann bei der Rückkehr wie oben angegeben. Ich glaube annehmen zu dürfen, daß niemand behaupten wird, diese Methode entspreche ihrem Zwecke nicht, denn daß Sägspäne, Torferde uud Sand nicht nur Feuchtigkeit auffaugen, sondern auch die vom Urin entwickelten Gase binden, ist ja allgemein bekannt. Nicht weniger günstig aber stellt sich bei erwähnten Materialien der Kostenpreis, und scheint mir damit der Beweis geliefert, daß der alte Satz „Reinlichkeit ist der Luxus der armen Leute" auch für den Stall zu gelten hat.

Wo kein Mangel an Streu herrscht, bereitet die Reinhaltung des Stalles natürlich wenig Schwierigkeiten. Es muß deshalb eine dankbare Aufgabe sein, auch die ärmeren Pferdebesitzer davon zu überzeugen, daß es keineswegs eines wohlgespickten Geldbeutels bedarf, um Tag und Nacht eine weiche, komfortable Streu im Stalle zu unterhalten.

Was nun vorerst die sanitäre Bedeutung der Tagesstreu betrifft, so ist es ein Axiom, daß Ruhe nach gethaner Arbeit von keinem der lebenden Geschöpfe ohne Nachteil andauernd entbehrt werden kann. Auf dem nackten Fußboden, dieser möge nun aus Feldsteinen, Ziegeln, Holz oder Lehm bestehen, findet aber das Pferd, dessen Skelett so viele große Knochen umfaßt, nicht die nötige Ruhe; es wird sich deshalb auch selten oder nie bei Tag niederlegen, wenn es die Tagesstreu entbehren muß. Könnte das Pferd unter solchen Verhältnissen seine Energie und Elastizität ebenso ungeschmälert erhalten, als wenn ihm vergönnt wird, sich auf einem weichen Ruhebette auszustrecken, so bald sich hierzu bei ihm das Bedürfnis geltend macht, so hätten die physiologischen Gesetze keine Bedeutung für die Tierwelt.

Bedenkt man nun weiter, daß die Streu auch den Urin auffängt, die gesundheitswidrigen Gase bindet, den unterirdischen Zug abhält, den Hufbeschlag schont, die Stalltemperatur erhöht, den Pferden das Stallen erleichtert, die Tiere gegen Stöße und sonstige Verletzungen im Stande schützt, zur Reinhaltung des Pferdes beiträgt und schließlich dem ganzen Stalle einen Anstrich von Komfort und Eleganz verleiht, so begreift man kaum, daß es noch Leute gibt, welche von der Tagesstreu wie von einem unnötigen Luxus sprechen.

Das gewöhnlichste Streumaterial liefern, wie bekannt, die verschiedenen Stroharten, von welchen Roggenstroh als das wenigst nahrhafte wohl am meisten zu besagtem Zweck verwendet wird. In holzreichen Gegenden, sowie dort, wo nur wenig Wintergetreide angebaut wird, streut man jedoch weit mehr mit Sägespänen, und in letzter Zeit ist den Pferdebesitzern in der pulverisirten Torferde ein drittes, vorzügliches Streumaterial zur Verfügung gestellt worden. Außerdem streut man in manchen armen und unfruchtbaren Gegenden mit Sand, Moos, Kartoffelblättern und Heidekraut; ja, im Orient stehen die Pferde ganz allgemein auf getrocknetem und pulverisirtem Mist. Mangel an Streumaterial kann also nicht als Entschuldigung für fehlende Tagesstreu angeführt werden.

Wenn mit Stroh gestreut wird — schon aus dem Grunde ein wahrer Segen für die Tiere, weil Pferde, die den ganzen Tag auf Stroh stehen, sich mit demselben die Zeit vertreiben können und deshalb seltener Krippensetzer werden — ist darauf zu achten, daß das Stroh nicht dumpfig, schimmlig, mit Rost behaftet

oder ſtark mit Unkraut vermiſcht ſein darf. Manche Pferde freſſen nämlich einen nicht unbedeutenden Teil ihrer Streu und iſt es deshalb keineswegs gleichgültig, ob dieſelbe geſundheitsſchädliche Stoffe enthält oder nicht. Gefährliche Koliken, ſowie gaſtriſche Leiden, die ſonſt gut gehaltene Ställe heimſuchen, haben oft keine andere Urſache, als die Nichtbeachtung obiger Vorſchrift.

Wie viel geſtreut werden ſoll, hängt von dem Fußboden, dem Futter, der Arbeit und den Pferden ab. Große Pferde brauchen z. B. mehr Streu als kleinere Tiere; auf dem Steinpflaſter muß daß Strohbett höher und dichter ſein als auf Bohlen- oder Lehmböden; während großer Anſtrengungen kann das Ruhelager der Tiere kaum weich genug ſein; bei Grünfütterung wird die Streu mehr beſchmutzt als bei Trockenfütterung; große Stände verſchlingen mehr Streu als kleine u. ſ. w. Im Durchſchnitt dürften jedoch 5 Kilo per Stand und 7 bis 8 Kilo per Box genügen, wenn die Streu täglich gewechſelt wird. In Luxusſtällen berechnet man allerdings weit mehr oder bis zu 10 Kilo per Stand, wohingegen ſich das Militärpferd mit 3½ Kilo begnügen muß.

Leider werden ſo manchem Pferdebeſitzer auch dieſe Rationen als viel zu groß für ſeine Verhältniſſe erſcheinen. Ich beeile mich deshalb hinzuzufügen, daß dieſelben auf weniger wie die Hälfte reduzirt werden können, falls man ſich dazu entſchließt, die ſogenannte Matratzenſtreu einzuführen, d. h. eine Streu anzulegen, die ſtatt täglich erneuert zu werden, mehrere Monate unter dem Pferde liegen bleibt.

Daß dieſe Methode, weit entfernt gegen die für den Stall geltenden ſanitären Geſetze zu verſtoßen, nicht nur die Reinlichkeit fördert, ſondern auch den Pferden ein Lager bietet, das bei täglichem Streuwechſel nur mit einem großen Koſtenaufwand in derſelben Güte hergeſtellt werden könnte, iſt leicht zu beweiſen.

Das Prinzip, welches der Anlage von Matratzenſtreu zu Grunde liegt, iſt, daß nachdem ohne Zutritt von atmoſphäriſcher Luft keine Gährung und alſo auch keine Entwicklung ſtinkender Gaſe in dem feuchten Stroh ſtattfinden kann, und weiter der von der Streu aufgefangene Urin infolge ſeiner eigenen Schwere in die hart komprimirten unterſten Schichten ſinkt, wo, falls der Fußboden undurchläſſig iſt, keine oder nur wenig Luft eindringt, auch die Gasbildung hier auf ein Minimum reduzirt werden muß; dieſes geringe Quantum aber wird von den oberen Strohſchichten aufgefangen und gebunden. Die feſten Exkremente dagegen ſammelt das Stallperſonal, wie bereits erwähnt, in einen Korb, bevor ſie in die Streu hineingetreten werden und dieſelbe beſchmutzen oder zur Verunreinigung der Luft beitragen könnten. Auf dieſe Art werden die Hauptquellen geſundheitswidriger Dünſte unſchädlich gemacht, weshalb auch in einigermaßen gut ventilirten

Ställen, in denen die Pferde auf Matratzenstreu stehen, kein schlechter Geruch wahrzunehmen ist. Daß ich hiermit keiner theoretischen Vermutung, sondern einer vielseitig bestätigten, praktischen Erfahrung Ausdruck verliehen, werden die Leser, die österreichische oder ungarische Kavallerieställe besucht haben, bezeugen können. Auch der schon früher zitirte Weber sagt von der Matratzenstreu, daß dieselbe entschieden wohlthätig auf die Stallluft einwirke. Seine diesbezügliche Äußerung lautet wie folgt:

„Es stinkt nicht, das ist überall, wo permanente Streu liegt, eine Thatsache, die sich mit allem Eifer oder Widerwillen nicht wegdiskutiren läßt; es stinkt nicht, weil es nicht gährt; — und es gährt nicht, weil ein Hauptfaktor der Gährung, die atmosphärische Luft in möglichst hohem Grade abgehalten ist von dem Teil der Streu, in dem der größte Teil der Exkremente enthalten ist. Ein weiter, sehr hoch zu würdigender Vorteil dieser Streu ist, daß die Füße des Pferdes, die so reich an empfindlichen, sehnigen Gebilden sind und die eigentlich den Hauptwert des Pferdes darstellen, nicht allein weich, sondern auch trocken und warm stehen. Es kann nun viel intensiver unter der Decke und über dem Boden des Stalles gelüftet werden, denn wenn die Füße warm sind, ist der ganze Körper warm."

Die Anlage und Instandhaltung der Matratzenstreu ist sehr einfach. Wir dürfen wohl annehmen, daß kein Pferdebesitzer 2 Kilo handgedroschenes Stroh per Tag und Pferd viel nennen wird. Mehr brauchen wir aber nicht, um eine prächtige Matratze herzurichten. Unsere erste Sorge wird nun sein, jedem Pferde den Streubedarf für 3 Wochen zuzuwägen, also wenn wir uns auf die 2 Kilo per Tag beschränken, 42 Kilo, die auf einmal gestreut werden. Hierbei haben wir zu beachten, daß das Stroh in den untersten Schichten seiner ganzen Länge nach und so gleichmäßig wie möglich zu liegen kommt, wohingegen das Stroh in den oberen Schichten übers Kreuz gelegt wird, d. h. eine Schichte in der Quere und eine in der Länge. In dieser Zusammensetzung bleibt die Matratze 3—4 Monate liegen, ja, wird sie nur gut gepflegt, so kann sie auch ein halbes Jahr und länger liegen bleiben. Die Pflege einer Matratzenstreu ist aber etwas sehr einfaches. Man hat nur dafür zu sorgen, daß die festen Exkremente nicht in das Stroh hineingetreten werden, und daß die oberste Schichte, die ein paarmal täglich herzurichten ist, jeden Morgen mit dem zu diesem Zwecke bewilligten Strohquantum ausgebessert wird. Von größter Wichtigkeit hierbei ist es jedoch, den inneren Zusammenhang der einzelnen Strohschichten nicht zu zerstören; denn entstehen Löcher in der Matratze, so erhält auch die atmosphärische Luft allsogleich Zutritt zu den in Urin getränkten Strohschichten und dann ist Gährung, d. h. Gestank, unvermeidlich. Der Wärter vermeide also sorgfältig mit der Streu-

gabel in der Matratze herumzustochern, sondern beschränke sich darauf, die oberste Schichte mit der flachen Gabel so zu ebnen, daß das Pferd ein bequemes Lager erhält. Er möge sich hierbei eine auf jeder Dungstätte zu machende Erfahrung vor Augen halten. So lange man nicht in dem Dünger- oder Komposthaufen rührt, stinkt er nicht, aber wenn „das Gold des Landmannes" im Frühjahr auf den Acker gefahren wird, merkt man's auch ohne Beihilfe der Poeten, daß der holde Lenz wieder zur Herrschaft gelangt ist.

Es hat natürlich seine Schwierigkeiten, die Matratze während des ersten Monats mit dem nach Inanspruchnahme eines dreiwöchentlichen Streuquantums verbleibenden Stroh rein und nett zu erhalten. Diese Schwierigkeit entsteht aber nur das erstemal, denn bei der Herstellung der Matratze Nr. 2 wird stets eine Menge Stroh aus der alten Matratze der neuen zu gute kommen können, und der Wärter somit bei kluger Verwendung des disponiblen Strohvorrats auch während des ersten Monats nicht in Verlegenheit zu kommen brauchen. Sobald er aber glücklich die vier ersten Wochen hinter sich hat, ist er von allen Sorgen befreit, denn dann stehen ihm ja täglich 2 Kilo frisches Stroh zur Ausbesserung seiner Matratze zur Verfügung. Will man es aber durchaus dem Stallpersonale bequemer machen, so gewähre man während des ersten Monats 100 Kilo statt 60. Damit sind alle Schwierigkeiten beseitigt. Eine lobenswerte Sparsamkeit sollte der Wärter aber auch dann dadurch an den Tag legen, daß er es sich beim Ausbessern der Matratze angelegen sein läßt, den größeren Teil der reinen Streu rückwärts und das beschmutzte Stroh unter die Vorderfüße des Pferdes zu bringen. Hierdurch erreicht er den Vorteil, daß das Pferd weniger in Versuchung kommt, die Streu zu fressen. Sollte es aber ein Pferd dennoch nicht lassen können, sich den Bauch mit Streustroh zu füllen, so muß es entweder auf Sägspäne, Torf oder ähnliches nicht eßbares Material gestellt werden, oder auch einen Maulkorb bekommen.

Da ich wiederholt betont habe, daß Gestank unvermeidlich ist, wenn man in der Matratzenstreu herumrührt, braucht es wohl nicht besonders hervorgehoben zu werden, daß das Herausschaffen einer ausgedienten Matratze nicht ohne Entwicklung wenig salonfähiger Gerüche zu bewerkstelligen ist. Aus diesem Grunde ist es angezeigt, die Pferde während der Abfuhr der alten Matratze außerhalb des Stalles zu beschäftigen und auch dafür zu sorgen, daß Thüren und Fenster die ganze Zeit angelweit offen gehalten werden. Sobald ein Stand gereinigt ist, wird in demselben zur Verhütung ammoniakalischer Dünste mit etwas Karbolpulver gestreut, oder auch der Fußboden mit verdünnter Schwefelsäure bespritzt. Das Karbolpulver wird gewöhnlich wie Sand ausgestreut, kann aber auch mit Wasser vermischt angewendet werden; im letzteren Falle kommt ungefähr $1^1/_2$ Kilo Pulver auf 10 Liter

Waſſer. Erſt nachdem dies geſchehen und reiner Sand auf den Fußboden ausgebreitet worden iſt, wird die neue Matratze hergerichtet.

Was die Legeart der permanenten Streu anbelangt, kann auch folgendes Verfahren beſtens empfohlen werden:

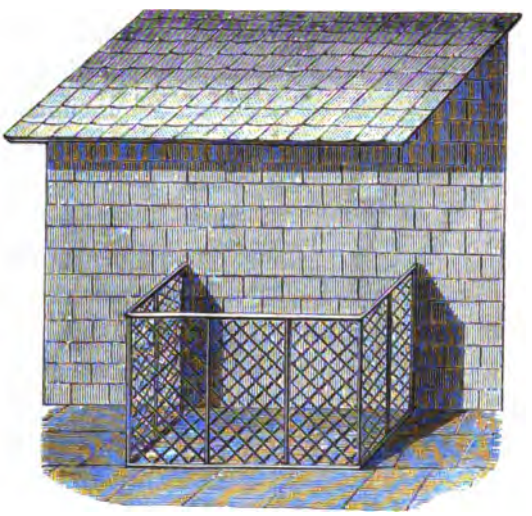
Man teile 6 Bund Langſtroh derartig, daß man aus jedem Bund vier kleine Bunde macht, von denen man jeden wieder mit Stroh bindet. Die Halmenden ſind ganz gleichmäßig — abſchneidend — zu ordnen. So erhält man 24 kleine Bunde, die man folgendermaßen legt. Am rückwärtigen Ende des Standes (bei den Hinterfüßen) lege man zwei Schichten dieſer kleinen Bunde, 6 Stück unten, 6 Stück darüber, ſo daß die Halmenden gegen den Stallgang zu liegen und eine förmliche ſenkrechte Stufe zwiſchen den Standſäulen in dem Pferdeſtand bilden. Weiter nach vorwärts kommen wieder ſechs ſolche Bunde in derſelben Richtung ſo zu liegen, daß die Halme der erſten Reihe um etwa 25 cm überragen. Ebenſo wird die dritte Reihe von 6 Bunden gelegt. Etwa entſtehende Unebenheiten werden mit Strohpauſchen, die man zu unterſt legt, ausgeglichen. Die erſte Reihe, d. i. die zwölf über einander liegenden Bunde, werden zwiſchen den Standſäulen mit einem Strohzopf niedergebunden und dieſer an den Standſäulen feſtgepflockt.

Dieſe feſtliegenden Bunde bilden die Grundſtreu, die Matratze, in der niemals gerührt werden darf, und die, wenn die Pferde ſie aufgeſcharrt haben, wieder feſtgetreten und feſtgeklopft werden muß. Auf die Grundſtreu wird nun je nach den vorhandenen Mitteln die eigentliche Streu, d. h. geknittertes (Maſchinen-)Stroh aufgeſtreut, das man, wenn verunreinigt, entfernt und durch friſches ergänzt. (Siehe „Reit-Handbuch für den Nicht-Kavalleriſten“ von Rittmeiſter Max Haller.)

Wie praktiſch die Matratzenſtreu aber auch in Ställen mit undurchläſſigen Fußböden ſein möge, iſt ſie doch auf hohlen Bohlenböden, ſowie in Krankenſtällen, abſolut nicht zu gebrauchen. Es hat dies ſeine Erklärung darin, daß der Bohlenfußboden die von unten aus dem hohlen Raume zuſtrömende Luft nicht abzuhalten vermag, was wieder zur natürlichen Folge hat, daß Gährung in den feuchten Strohſchichten eintritt, und — was die Krankenſtälle betrifft — daß die genannte Streu ſolchen Pilzbildungen, die mit inneren und äußeren epidemiſchen Krankheiten in einem urſächlichen Zuſammenhang ſtehen, ein vortreffliches Zuchtbeet darbieten. Sollte alſo ein Stall, in dem die genannte Streu eingeführt iſt, von Druſe, Mauke oder ſonſtigen Krankheiten, bei deren Behandlung die Luftbeſchaffenheit von entſcheidendem Einfluß iſt, heimgeſucht werden, ſo bleibt nichts anderes übrig, als die Matratzen hinauszuwerfen und für eine gründliche Desin-

fixirung sämtlicher Stände Sorge zu tragen. In einem Stalle mit hohlen Bohlenböden kann aber die permanente Streu nur dann eingeführt werden, wenn sich der Besitzer dazu entschließt, den hohlen Raum unter dem Stand mit Schutt, Sand oder Lehm auszufüllen. Schließlich will ich noch hinzufügen, daß die permanente Streu auch für Boxen nicht recht paßt. Das in einer Box aufgestellte Pferd kann nämlich die nächst den Wänden liegenden Teile der Streu nicht so gut festtreten wie für den Abschluß der atmosphärischen Luft notwendig, wohingegen die Matratze in der Mitte unter den Hufen des Pferdes bald eine außer ordentliche Festigkeit erhält. Hierdurch entstehen Ungleichheiten, welche die Vorteile der permanenten Streu nahezu aufheben*.

Fig. 44.



Streubehälter.

Wir wenden uns nun wieder der gewöhnlichen Wechselstreu zu und bitte ich bei dieser Gelegenheit den Pferdebesitzern ganz besonders ans Herz legen zu dürfen, unter gar keinen Umständen zuzugeben, daß die beschmutzte Streu im Stalle verwahrt werde. Ein luftiger Schuppen sollte wohl überall zu diesem Zwecke in nächster Nähe errichtet oder frei gemacht werden können; falls dies aber irgendwo faktisch unmöglich wäre, empfehle ich die in Fig. 44 dargestellte Einrichtung. Dieselbe besteht, wie Figura zeigt, aus einem an der Außenseite der Stallmauer befestigten und überdachten Gitter aus galvanisirtem Eisen, innerhalb wessen die Nachtstreu über Tag, der Luft und dem Sonnenlicht zugänglich, aber gegen Regen geschützt, im Freien aufbewahrt werden kann.

Die kleine Mühe, die mit dem Heraus- und Hineintragen der Streu verknüpft ist, kommt meiner Ansicht nach gar nicht in Betracht, wenn man bedenkt, daß man den Stall dadurch von einer der schlimmsten Brutstätten giftiger Dünste befreit. Ich habe es um so notwendiger gefunden, dies zu erwähnen, als man noch immer hier und dort Ställe antrifft, in welchen die vorsündflutlichen, ganz polizeiwidrigen

* Damit der Luftraum für jedes einzelne Pferd durch die hohe Streu nicht zu sehr beschränkt werde, sehe man in niedrigen Ställen von der Anwendung der Matratzenstreu ab.

Streuklappen beibehalten worden sind. Wie bekannt, pflegen diese Behälter oder Schränke unter den Krippen der Pferde angebracht zu sein: der wahrhaft pestilenzialische Gestank, der denselben entsteigt, trifft somit direkt die Augen und Atmungsorgane des Pferdes und den Ratten wird Gelegenheit geboten, sich in dem feuchten, warmen Stroh förmliche Gestüte anzulegen. Also schleunigst weg mit allen Streuklappen, wo solche noch vorhanden sein sollten.

Ein weiterer Umstand, der bei der Bereitung der Streu nur zu oft übersehen wird, ist, daß Sorgfalt und Methode auch bei dieser, dem Anscheine nach so einfachen Arbeit nicht entbehrt werden können. Die Hauptsache ist natürlich ein ebenes und weiches Lager zu bereiten; aber wie selten wird hierauf die erforderliche Zeit und Mühe verwendet! Die große Mehrzahl unserer Stallleute begnügt sich damit, ein gewisses Quantum Stroh in den Stand zu werfen, ohne daran zu denken, die so entstehenden Unebenheiten aufzuschütteln und zu ebnen. Daß das Pferd es auf einem solchen Lager kaum bequemer hat als ein Mensch, der auf einem unzählige Berge und Thäler aufweisenden Federbett der Ruhe fröhnen will, liegt auf der Hand. Ich möchte deshalb besagten Herren Pferdewärtern das Vergnügen gönnen, einmal zusehen zu dürfen, wie ein englischer Stalljunge das Streumachen besorgt. Sie würden dann zu ihrer Überraschung bemerken, wie der Engländer jedes Häufchen Stroh mit der Streugabel (Fig. 45 zeigt eine praktische, amerikanische Streugabel aus hartem Holz) in die Höhe wirft, bevor dasselbe mit dem Fußboden in Berührung kommt; kein Halm bleibt in seiner ursprünglichen Lage; die eine Schichte nach der andern wird mit der flachen Gabel geebnet und festgedrückt, als ob es gälte, einer verwöhnten Prinzessin aufzubetten, und der Mann gibt sich nicht zufrieden, bevor er nicht eine vollkommen ebene und weiche, gegen die Standwände zu etwas aufwärtssteigende Matratze hergerichtet hat. Jede andere Streubereitung zeugt von Nachlässigkeit oder mangelhafter Fachkenntnis.

Fig. 45.

Streugabel.

Will der Wärter außerdem etwas Koketterie bei diesem Detail der Stallpflege entwickeln, so wird er sich aus reinem, schönem Weizenstroh eine nette Matte flechten, welche hinter den Stand gelegt, die losen Halmenden bedeckt und so die Streu gegen den Gang zu auf eine elegante Art abschließt. Solche Matten werden über zwei starke Schnüre geflochten. Dies geschieht in folgender Weise: Man spannt zwei lange Schnüre dicht bei einander und straff von einer Wand zur anderen, erfaßt

mit der linken Hand einen langen Strohhalm in der Mitte und hält ihn unter die Schnüre. Hierauf biegt man mit der rechten Hand das abgewendete Ende des Halms über die äußere Schnur auf sich zu und steckt es zwischen den beiden Schnüren durch. Dann wird die andere Hälfte des Halms über die inwendige Schnur gebogen und ebenfalls zwischen den beiden Schnüren durchgesteckt. Die Halme hängen nun herab, werden straff angezogen und schließlich mit einer Schere an ihren herabhängenden Enden verglichen. Auf diese Art reiht man Halm an Halm, bis die Matte die gewünschte Länge erreicht hat. (Vergl. „Der korrekte Kutscher" Handbuch für Equipagenbesitzer und deren Kutscher, von Heinrich XXVIII Prinz Reuß j. L., Berlin, Paul Parey 1890). Mit farbigen Bändern, geschwefeltem Stroh oder so, daß man Stroh und langes, grünes Gras oder Schilfblätter zusammenflicht, erzielt man natürlich ein noch einmal so elegantes Geflecht. Wenn die Matte fertig ist und die Halmenden mit einem Brette geebnet worden sind, wird sie an einigen in den Fußboden geschlagenen Nägeln befestigt. Daß solche Strohmatten abends zusammengerollt werden, versteht sich von selbst.

Nächst Stroh dürfte Torfstreu gegenwärtig am meisten im Gebrauch sein. Bereitet aus sorgfältig getrockneter und im trockenen Zustande zerkleinerter, zu einem gröberen Pulver verwandelter Torferde, hat diese Streu überall, wo sie rationelle Verwendung gefunden, sehr befriedigt. In dem vor einigen Jahren veröffentlichten Gutachten des damaligen Kommandeurs des in Königsberg stehenden Kürassierregiments, v. Troschke, wird z. B. bemerkt, daß bei reiner Torfstreu die Pferde reinlicher bleiben wie auf einer nicht fortwährend frisch erhaltenen Strohstreu, die Hufpflege sei wesentlich erleichtert und bei gleicher Behandlung werde die hartnäckige Mauke schneller beseitigt. Speziell für Fohlenställe empfehle sie sich besonders noch dadurch, daß bei ihrer Anwendung die durch den Staub beim Einstreuen von Stroh, sowie durch Stallmiasmen veranlaßte Augenentzündung vermieden werde. Die Entstehung von Torfstaub, durch welchen die Augen leiden könnten, sei nicht zu befürchten. Die Augen der Fohlen hätten viel mehr durch die schlechte Luft in hermetisch zugeschlossenen Ställen zu leiden. Pferde, welche sich angewöhnt haben, ihre Streu zu fressen, müßten Langstroh vorgelegt erhalten, wenn sie auf Torfstreu gestellt werden.

Ein zweiter Versuch bestand darin, Torfstreu in der Form einer Unterlage von 10 cm Dicke zu legen und diese mit Stroh zu überdecken, so daß das ganze eine Art Matratze bildete. Die festen Exkremente wurden auch hier allsogleich fortgeschafft. Diese Streu paßt ganz besonders für Kavallerieställe, weil man mittelst derselben schnell ein bequemes Lager herrichten kann, welches dem Pferde außer allen Vorteilen der Torfstreu eine beständige Beschäftigung bietet und dem

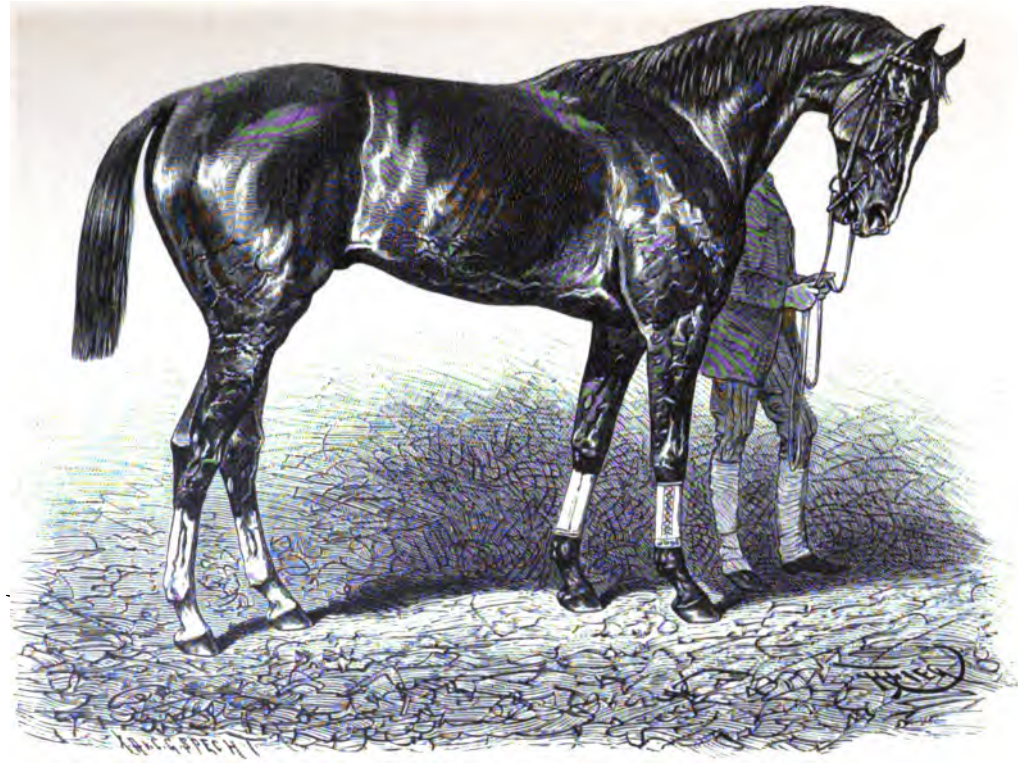
Stalle ein freundlicheres Aussehen verleiht, als mit der bloßen Torfstreu erreicht werden kann. Eine gute Matratzenstreu herzurichten ist nicht immer leicht. Man muß mit dem Stroh sparen und sehr sorgfältig mit dem Aufklauben der festen Exkremente sein; dennoch aber bildet sich die Matratze nicht schnell, denn teils fressen die Pferde gerade zu der Jahreszeit, wo die Matratzen gelegt werden, gewöhnlich viel Stroh, teils kann die Matratze keine Festigkeit erhalten, bevor sie nicht ordentlich zugetreten worden ist — alles dies wird durch die Torfstreuunterlage erleichtert, nachdem diese die Feuchtigkeit aufsaugt und den Pferden schon an und für sich ein bequemes Lager gewährt.*

Schließlich wurde auch Torfstreu auf die feuchten Stellen der Strohmatratze gestreut. Es gibt viele Ställe, in denen sich die Streu schlecht hält und manche Pferde haben stets eine miserable Streu unter sich, weil sie das Streustroh fressen oder ungewöhnlich viel stallen. Für solche Fälle ist die aufsaugende Eigenschaft der Torfstreu von größtem Wert. Der Stall bleibt nett und gesund, die Stallluft wird gereinigt und die Stroherspamis ist bedeutend.

Das holländische 1. Husarenregiment, das 1882 den Befehl erhielt, Versuche mit der Torfstreu anzustellen, äußerte sich nach Verlauf von 8 Monaten und nachdem 200 Pferde zu dem Versuche herangezogen worden waren, dahin, daß das neue Streumaterial große praktische Vorteile darböte, und ist seither die Torfstreu bei der gesamten holländischen Kavallerie eingeführt worden. In seinem Rapport hebt das Regiment hervor, daß der Torf in Holland billig sei, daß er die Ammoniakgase schnell absorbire, wodurch die Stallluft rein erhalten werde, daß er einen wohlthätigen Einfluß auf die Beine und Hufe der Pferde ausübe und daß er den Tieren im Winter ein ebenso bequemes wie warmes Lager gewähre. Der einzige Nachteil wäre nach Ansicht der holländischen Husaren, daß die Torfstreu, unmittelbar nachdem sie gelegt worden, einen ziemlich starken, unangenehmen Geruch entwickle, so daß die Pferde während der ersten Tage einen gewissen Widerwillen davor zeigten, sich niederzulegen; doch gäbe sich das gewöhnlich sehr bald.

In England sind sehr gründliche Versuche mit der Torfstreu angestellt worden und scheinen dieselben überall befriedigend ausgefallen zu sein. So berichtet z. B. der Tierarzt W. Cox, Verfasser des geschätzten Werkes „Common Diseases of Live Stock“, daß er diese Streu (Moss Litter) mit größtem Vorteil in Ställen der verschiedensten Art angewendet habe. Seiner Ansicht nach besitzt dieselbe folgende Vorzüge:

* Auch ist nicht zu übersehen, daß die übrigen Bestandteile des Torfes einen schädlichen, erweichenden Einfluß auf die Hufe des Pferdes auszuüben scheinen. Die Hufe sollten deshalb nicht in direkte Berührung mit der Torfstreu gebracht werden.



Stuart,

Sieger im französischen Derby und im Grand Prix von Paris 1888.

1) Ist sie billiger und dauerhafter als Stroh.
2) Saugt sie jede Feuchtigkeit schnell und leicht auf.
3) Bindet sie alle schädlichen Dünste.
4) Hat sie einen wohlthätigen Einfluß auf die Hufe der Pferde. (?)
5) Muß ihr ein sehr hoher Dungwert zugeschrieben werden.

Cox bezog deutsches Torfmull aus der Fabrik der Taylor's Moss Litter Company in Newcastle-on-Tyne, und benutzte dasselbe sowohl in Renn- wie in Arbeitsställen. Er will jedoch die Torfstreu nur dann empfehlen, wenn sie von Anfang an trocken war und auch im Stalle unter dem Pferde möglichst rein gehalten wird. Feuchte, schmutzige Torfstreu wirkt nur schädlich.

In einem Stalle mit 50 Pferden stellten sich die Kosten der Torfstreu verglichen mit der Strohstreu folgendermaßen:

Kosten der Strohstreu per Jahr	£	171. 00
„ „ Torfstreu „ „	„	89. 12
à 40 Shilling per Tonne Ersparnis	£	31. 08

E. Lavelard äußert in seinem vorerwähnten Werke mit Bezug auf die Streusurrogate, daß man in den Stallungen der Pariser Omnibusgesellschaft den Wert der mit Sägespänen sowie der mit Torf bereiteten Streu auf Grund einer zehnjährigen Erfahrung überaus hoch schätze. Dasselbe gelte von dem mit genannten Streusurrogaten gewonnenen Dünger.

Die Torfstreu hat sich überhaupt als Einstreumaterial bei den Pferdeeisenbahn- und Omnibusgesellschaften sehr rasch eingebürgert. Unter anderen ist es die Wiener General-Omnibus-Kompagnie, die schon seit mehreren Jahren ausschließlich Torfstreu in ihren Stallungen verwendet. Die Gesellschaft ist nach Aussage der Generaldirektion mit dieser Neuerung außerordentlich zufrieden; die Torfstreu bietet den Pferden ein angenehmes und gesundes Lager, erleichtert den Stallwärtern den Dienst, insbesondere die Reinhaltung der Tiere und, was wohl die Hauptsache ist, kommt der Gesellschaft billiger zu stehen, als Strohstreu. Das Material wird in gepreßten Ballen von ca. 125 kg Gewicht (von der Schremser Torfstreu- und Torfmullfabrik in Schrems, Niederösterreich) bezogen und verbraucht die Gesellschaft das respektable Quantum von über 100 Waggons pro anno, wobei pro Tag und Pferd nur 2 kg benötigt werden. Die Pferde sind täglich durchschnittlich acht Stunden außer dem Stall. In einem dieser Ställe, und zwar im Depot Himberg, sind zur Zeit 246 Pferde eingestellt. Der Vorgang bei der Einstreu dortselbst ist folgender: Es wird zu Beginn in jedem Stande eine ca. 10 cm dicke Lage Torfstreu ausgebreitet. Des Morgens zur bestimmten, durch ein Glockenzeichen bekannt gemachten Stunde wird der größere

Teil dieser Matratze gleichzeitig bei allen Pferden nach vorne geschaufelt, so daß unter den Pferden nur eine dünne Schichte Streu verbleibt. Ebenfalls zur bestimmten Stunde werden die Knollen mit Rechen entfernt, die feuchten Stellen herausgenommen und durch frische Torfstreu wieder ergänzt. Die ganze Matratze wird jedoch niemals auf einmal entfernt. Allwöchentlich einmal gibt der Stallmeister für jedes Pferd ein Quantum von 14 kg heraus, womit der Wärter sein Auskommen finden muß und auch leicht findet, wie die reinlichen, trockenen Stände beweisen. Das Stallpersonal selbst ist sehr für diese Einführung eingenommen, und in der That macht ein Gang durch den Stall auf den Besucher einen sehr günstigen Eindruck. Die Pferde sehen blank und rein aus und der vollständige Mangel von belästigendem Ammoniakgeruch wirkt angesichts einer so großen Zahl von Pferden überraschend. Der Stallmeister des obengenannten Depots rühmt überdies das leichtere Putzen der Schimmel, die größere Ruhe im Stalle, weil das lärmende Stampfen der Pferde nur halb vernommen wird, schließlich die durch die elastische Zwischenlage bedingte längere Haltbarkeit der hölzernen Stände.

Für Pferde, die die Gewohnheit haben, ihre Streu zu fressen, ist die Torfstreu durch gar kein anderes Material zu ersetzen. Außerdem bleibt zu berücksichtigen, daß das Pferd eine mit Torfmull gelegte Streu nicht so leicht nach allen Seiten wegscharren kann. Der einzige berechtigte Einwand gegen solche Streu wäre, daß sie nicht so gefällig fürs Auge ist, wie schönes, reines Stroh. Dem ist aber sehr leicht abzuhelfen, wenn man nur die unteren Schichten der Streu aus Torfmull bestehen läßt und Stroh zu der obersten Deckschichte nimmt.

Die Erfahrung lehrt, daß Torfstreu in Boxen ein noch besseres Resultat als in Ständen gibt und daß dieselbe mit Jauche vermischt einen Dünger liefert, der speziell bei Anbau von Kartoffeln wahre Wunder wirkt. Die Sache scheint also auch vom Standpunkte des Landmannes aus gesehen, eines ernsten Versuches wert zu sein. Ich denke mir hierbei, daß man die Torfstreu in Luxusställen nur als Unterlage zur Strohstreu verwenden wird. In solchen Gegenden, wo das Material leicht und billig zu beschaffen ist, dürfte aber auch die reine Torfstreu im Stalle des armen Mannes mit einer dünnen Decke von Heidekraut, Kartoffelblätter oder ähnliches zu empfehlen sein.

Die „Hannoversche Land- und Forstwirtschaftliche Zeitung" brachte über den Wassergehalt von Torfstreu und Torfmull folgende beachtenswerte Notiz: „Wer die Fabrikation der Torfstreu und des Torfmulls seit 10 Jahren in ihrer Entwickelung verfolgt hat, muß zugeben, daß es außerordentlich schwierig erscheint, einen bestimmten Gehalt an Trockensubstanz bei diesem Artikel zu garantiren, schon weil er die Eigenschaft hat, alle Feuchtigkeit aus der Luft anzuziehen.

Torfstreu ist eigentlich schon seit Dezennien in bäuerlichen und Torfwirtschaften bekannt, und schon längst in Torfgegenden als Einstreu in Viehställen benutzt worden. Aber erst seitdem die Torfstreu fabrikmäßig hergestellt wird, hat man die großen Unterschiede in den verschiedenen Ablagerungen von Moor erkannt und einsehen gelernt, daß zur Fabrikation von wirklich brauchbarer Torfstreu, die ihren Zwecken entsprechen soll und dadurch allein den Wert ausmacht, der hellbraune Moostorf gehört, welcher sich in den Hochmooren nach der Mitte zu findet, nicht aber der dunkelbraune und schwärzliche schwere Torf, welcher dazu angethan ist, den Artikel in Mißkredit zu bringen und auch schon viel gebracht hat, denn was nützt der Preis für den Zentner, wenn dasselbe Volumen das Doppelte wiegt, und den beabsichtigten Zweck gar nicht zu erfüllen imstande ist. Die Fabrik muß ferner in der Lage sein, große Mengen Torfstreu in sogenannten Soden aufzuspeichern, vom Winde durchziehen und überwintern zu lassen, ehe dieselbe in die Sägen und Siebmaschinen gelangt, die Streu muß trocken und mürbe sein, und sich in der Hand leicht zerreiben lassen. Die von den Moorversuchsstationen und anderen chemischen Laboratorien ausgestellten Analysen werden vielfach als Reklame für die Güte der Torfstreu des betreffenden Werkes benutzt und auf die große Aufsaugungsfähigkeit der Ware hingewiesen, während sich die Konsumenten gar nicht klar darüber sind, ob die Proben auch in der natürlichen Beschaffenheit untersucht, oder nicht etwa vorher auf natürliche oder künstliche Weise eingetrocknet waren. Es sollte heute jeder Konsument vom Fabrikanten verlangen, daß ihm Torfstreu aus Moostorf mit nicht über 30 Prozent Feuchtigkeit geliefert werde, daß bei Torfstreu mit mehr als 30 Prozent ein entsprechender Abzug gemacht, und daß Torfstreu mit über 40 Prozent Feuchtigkeit überhaupt nicht abgenommen werde. Es kann jede reelle Fabrik, die Moostorf verarbeitet, garantiren, nur Torfstreu zu liefern aus Moostorf und Rückständen. Erst dann, wenn die Torfstreukonsumenten darauf bestehen, daß ihnen Ware mit mindestens 70 Prozent Trockensubstanz geliefert wird, wird die Verwendung von Torfstreu eine nutzbringende und ausdehnungsfähige sein."

Die Sägespäne bieten als Streumaterial neben unleugbaren Vorteilen verschiedene Nachteile. Zu den Vorteilen rechne ich, daß die Sägespänestreu sehr weich ist, den Urin schnell und gründlich auffaugt, im hohen Grade zur Reinhaltung der Stallluft beiträgt und einen wohlthätigen Einfluß auf die Hufe des Pferdes ausübt. Gegen solche Streu aber spricht, daß sie im Winter zu kalt ist und sich am Haare der Tiere auf eine für den Wärter sehr unbequeme Art bemerkbar macht. Außerdem treten die Vorteile der Sägespänestreu erst dann hervor, wenn sehr reichlich gestreut wird, und kann dieselbe deshalb nur in holzreichen Gegenden auch vom ökonomischen Standpunkt aus befürwortet werden. Als Mittel zur Aufsaugung des Urins sind

Sägespäne dagegen unter allen Verhältnissen von großem Wert für die Stallpflege, welcher kein besseres Material zum Bestreuen des Ganges nach erfolgter Reinigung des Stalles zur Verfügung steht. Ich spreche aus Erfahrung, wenn ich versichere, daß ein solches Bestreuen der Stallgasse selbst dem ärmlichsten Stalle einen Anflug von Eleganz zu verleihen imstande ist. Den frischen, angenehmen Geruch der Sägespäne erhält man dabei mit in den Kauf.

Zur ersten Herstellung einer Sägespänestreu ist ungefähr 1 Hektoliter Sägespäne im Gewicht von 10 Kilo erforderlich. Dies gibt ein Lager in der Dicke von 0,20 m und 0,25 m.

Reiner, weicher und feinkörniger Sand, der keine Steine enthält, kann im Sommer sowohl als alleinige Streu, wie auch als Unterlage für eine dünnere Strohstreu verwendet werden; im Winter ist der Sand jedoch zu kalt. Sehr praktisch ist es dagegen, die Stallgasse mit hübschem weißen oder gelben Sand zu bestreuen oder denselben in Ställen, wo keine Tagesstreu gewährt wird, zur Aufsaugung der in den Ständen entstehenden Urinpfützen zu benützen. Bei dieser Gelegenheit sei auch erwähnt, daß es in vielen Luxusställen bei besonderen Anlässen der Brauch ist, das Wappen oder den Namenszug des Besitzers mittelst farbigem Sand und Schablonen auf der Stallgasse anzubringen.

Fig. 46.

Thürrolle.

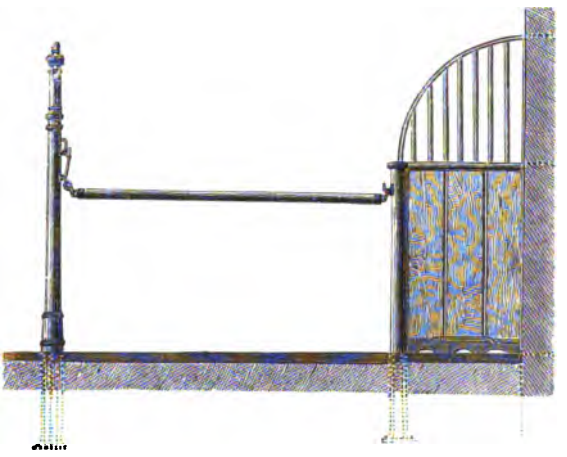
In den seltenen Fällen, wo weder Stroh, noch Torf, Sägespäne oder Sand zu beschaffen sind, bleibt nichts anderes übrig als Laub, Moos, Heidekraut u. a. anzuwenden, denn alles ist besser als das Pferd auf nacktem Boden stehen zu lassen. Was speziell das Moos betrifft, glaube ich sogar, daß dasselbe bisher als Streumaterial betrachtet, viel zu wenig Beachtung gefunden hat. Die Erfahrung, die man mit diesem Material in Schweden gemacht, spricht wenigstens dafür, daß sorgfältig getrocknetes, weißes Moos alle Eigenschaften einer guten Streu besitzt.

Die Behauptung, daß das Stehen auf weicher Tagesstreu austrocknend auf die Hufe der Pferde einwirke, darf wohl in die Rubrik „leere Ausflüchte" verwiesen werden. Selbst wenn es erwiesen wäre, daß die Tagesstreu diese Wirkung habe, gibt es ja, wie wir weiter unten sehen werden, eine Menge probater Mittel, dem Hufhorn die nötige Feuchtigkeit zuzuführen, welche kleine Mühe im Vergleich mit den unschätzbaren Vorteilen, die wir dem Pferde durch eine gute Tagesstreu bereiten, gar nicht der Rede wert erscheint. — Nun ist es aber noch dazu Thatsache, daß der erwähnte schädliche Einfluß nur auf schlechter, schmutziger Streu zu bemerken ist und daß reines Stroh und Sägespäne im Gegenteil dazu beitragen, den Huf frisch und gesund zu erhalten. Ich kann mich deshalb nicht enthalten, zu glauben, daß der mit

Fürsorge für die Hufe des Pferdes entschuldigte Mangel an Tagesstreu gar oft seine faktische Erklärung in weniger lobenswerten Beweggründen haben dürfte.

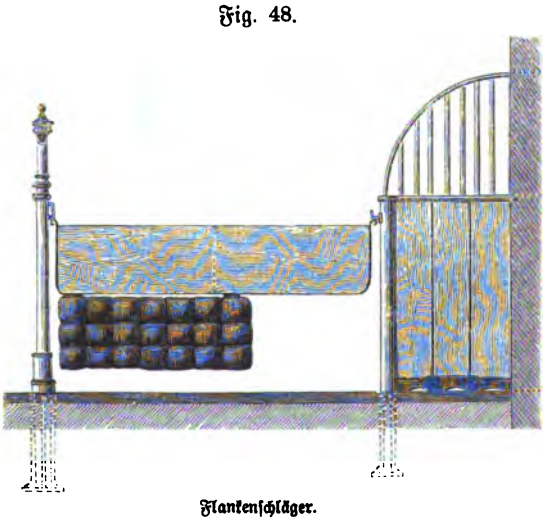
Zu der weiteren Einrichtung des Stalles übergehend, haben wir uns zunächst mit der Frage zu beschäftigen, ob und wie die Pferde im Stalle von einander getrennt werden sollen. Was den ersten Teil dieser Frage betrifft, ist derselbe in mehreren Armeen (z. B. der österreichischen) dahin beantwortet worden, daß die Pferde, welche ja im Feld ohne irgend eine Abscheidung neben einander aufgestellt werden müssen, auch in den Friedensgarnisonen daran gewöhnt werden sollten, Standwände und Flankirbäume zu entbehren. Daß dieser an und für sich unantastbare Grundsatz eine bedeutende Ersparnis ermöglicht, liegt auf der Hand. Gegen die Anwendung desselben in Privatställen spricht nur der Umstand, daß die Ersparnis zu klein ist, um dem Besitzer Ersatz für solche Verluste zu bieten, die ihm aus Schlägereien zwischen den Pferden erwachsen können. Feste Standwände, oder wenigstens Latirbäume praktischer Konstruktion, sind deshalb in Privatställen nicht zu entbehren. Eine Ausnahme von dieser Regel bilden nur die sogenannten Laufställe, wo Mutterstuten und Fohlen sich in vollkommener Freiheit bewegen. Solchen Ställen ist außer ½—1 m über dem Fußboden angebrachte Krippen gar keine innere Einrichtung zu geben. Bei dieser Gelegenheit sei auch erwähnt, daß die Thüren in Laufställen sehr breit

Fig. 47.



Latirbaum.

Fig. 48.



Flankenschläger.

(circa 3,50 m) gemacht und mit Rollen auf der Innenseite der Gewände (Fig. 46) versehen werden.

Latirbäume (Fig. 47), sowie Flankenschläger (Fig. 48) bringen den Vorteil mit sich, daß sie billiger als feste Standwände sind und eine nicht unbeträchtliche Raumersparnis ermöglichen. In Arbeitsställen, wo die Pferde meist paarweise neben einander stehen und außerdem bei der Heimkunft sich lieber der Ruhe hingeben als Allotria treiben, sind deshalb solche Abscheidungen durchaus nicht zu verwerfen. Ich gehe hierbei selbstverständlich von der Voraussetzung aus, daß ihre Konstruktion eine praktische, oder mit anderen Worten, daß sie sich beim Aufstehen des etwa darunter liegenden Pferdes selbst auslösen, oder beim Überschlagen des

Fig. 49. Fig. 50.

Latirbäume.

Tieres durch einfachen Handgriff ausgehoben werden können. Dies wird durch die in Fig. 49 und 50 dargestellten Einrichtungen ermöglicht. Die rechte Höhe sowohl für Latirbäume als Flankenschläger ist 1 m über dem Fußboden, wobei jedoch zu beobachten ist, daß dieselben gewöhnlich am Kopfende um ein geringes höher als hinten hängen sollen. Da aber nicht alle Pferde gleich groß sind, kann es von Nutzen sein zu wissen, daß die Abscheidungen richtig angebracht sind, wenn sie am vorderen Ende in gleicher Höhe mit der Mitte des Unterarmes und am entgegengesetzten Ende ungefähr 0,15 m über dem Sprunggelenk des Pferdes hängen. Eiserne Latirbäume haben vor den hölzernen den Vorzug, daß sie dauerhafter sind, nicht abgenagt und nach im Stalle aufgetretenen ansteckenden Krankheiten durch Ausglühen wieder nutzbar gemacht werden können. Die Standsäulen werden meist aus Eichenholz oder Gußeisen angefertigt.

Da die Latirbäume immerhin einen nur unvollkommenen Schutz gegen Ausschlagen der Pferde gewähren, werden sie nicht selten am Fußende mit Strohmatten (Fig. 51), Holzbrettern, oder mit Leinwand oder Leder gepolsterten eisernen Gittern versehen. Die Flankenschläger statt an Standsäulen hinten mittels Tauen, Riemen, Ketten oder galvanisirtem Eisendraht an der Decke zu befestigen, kann nicht empfohlen werden, denn einerseits wird der geringe Schutz, den sie gewähren, durch die so entstehende große Beweglichkeit noch mehr verringert, andererseits ist dann die Gefahr nicht ausgeschlossen, daß sich die Pferde an der Hängevorrichtung beschädigen. Ich würde deshalb stets Flankenschläger mit festen Standsäulen und angehängten, gepolsterten Schutzbalken (Fig. 48) vorziehen. Dieser Schutzbalken

Fig. 51.

Latirbaum mit Schutzvorrichtung.

darf jedoch nicht bis auf den Fußboden reichen, sondern muß daselbst einen Zwischenraum von ca. 0,15 m lassen, so daß die Pferde ohne Mühe und Gefahr ihre Füße unter demselben hervorziehen können.

Aber selbst die besten Latirbäume und Flankenschläger können, wie bereits erwähnt, feste Standwände nie vollkommen ersetzen.

Das zweckmäßigste Material für Standwände ist Eichenholz. Eine außerordentlich gefällige und praktische Konstruktion ist in Fig. 52 und 53 dargestellt. Die einzelnen Bohlen stehen vertikal, wodurch ermöglicht wird, etwa notwendig werdende Reparaturen schnell und leicht zu bewerkstelligen; das schmiedeiserne Scheidegitter am Kopfende besteht aus glatten Rundstäben, welche die Luftzirkulation bei den Köpfen der Pferde nicht behindern, die Übersicht erleichtern, dem Stalle ein luftiges Aussehen geben und den Pferden das gesellige Zusammenleben mit den Inhabern der Nachbarstände gestatten; die mit einem Messingring und Geschirrträger versehene Standsäule ist aus Gußeisen und die Standwand in Fig. 53 außerdem so konstruirt, daß der Stand durch Ausziehen zweier in gußeisernen Schienen gleitenden Abschlußstangen zur Nachtzeit vollkommen abgesperrt werden

kann. Der Kopf dieser bis auf 3 m Länge ausziehbaren Abschlußstangen wird in eine an der gegenüberliegenden Wand befestigte Hülse gelegt. Welch großen Wert eine derartige Vorrichtung für einreihige Ställe hat, braucht wohl nicht näher hervorgehoben zu werden. Das Scheidegitter in Fig 53 hat am Kopfende eine eiserne Blende, deren Zweck ist, zu verhindern, daß futterneidische Pferde sich beim Fressen sehen und beunruhigen.

Fig. 52.

Standwand.

Fig. 53.

Standwand mit Blende und Abschlußstangen.

Sehr zweckmäßig ist es, die Standwände mit irgend einem Firnis in lichter Holzfarbe zu überziehen. Der ganze Stall erhält dadurch ein freundlicheres Aussehen und ist solcher Anstrich auch viel dauerhafter als Ölfarbe.

Die Höhe der Standwände schwankt zwischen 1,25 m bis 1,50 m, wobei die Entfernung des obersten Randes des schmiedeisernen Scheidegitters vom Fußboden auf 2,25 und 2,50 m berechnet wird. Alle übrigen Maße sind bereits weiter oben angegeben worden.

Die Standsäulen sollen rund sein und können, falls sie nicht bis an die Decken reichen, oben mit einer Kugel aus Holz oder noch besser aus blankem Messing geziert werden. Scharfe Ecken und Spitzen, an denen das Pferd sich verletzen könnte, sind sorgfältig zu vermeiden. Aus diesem Grunde kann ich mich auch nicht für die kleinen Pferdeköpfe aus Gußeisen begeistern, die man in manchen Stallungen an dieser Stelle angebracht sieht. Um die Pferde umgekehrt im Stande befestigen zu können, sind an jeder Seite Ausbinderiemen oder Ketten (siehe Fig. 54) an-

zubringen, so daß das Pferd, wenn die Karabinerhaken der Ausbindevorrichtung eingelegt sind, in der Mitte des Standes gehalten wird und mit nicht zu hoher Kopfhaltung bequem stehen kann.

Fig. 54.

Ausbinderiemen.

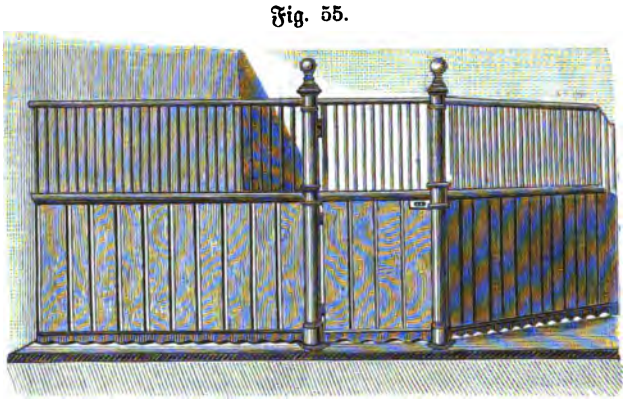
Wie zweckmäßig gut konstruirte Stände aber auch sein mögen, werden dieselben doch in vielen, wenn auch nicht allen Richtungen von den Kastenständen oder Boxen übertroffen. Besonders für kranke Pferde, sowie für solche, die ungewöhnlichen Anstrengungen unterworfen sind, für säugende und brunstige Stuten, sind Boxen geradezu unentbehrlich. Andererseits ist nicht zu leugnen, daß es Pferde gibt, welche, weit entfernt in der Box größere Ruhe und Bequemlichkeit zu finden, sich von einer nervösen Unruhe getrieben, wie der Bär in seinem Käfig, unaufhörlich in derselben hin- und herbewegen.

Eine Box darf natürlich nicht zu klein sein, wenn sie ihrem Zweck entsprechen soll. Das geringste Maß ist 3—4 m im Gevierte, kann dasselbe aber auf 4—5 m gebracht werden, so ist es um so besser. Die Höhe darf nicht weniger als 5 m betragen. Die Scheidewände bestehen aus Eichenholz und sind in ihrer oberen Hälfte mit einem schmiedeisernen Gitter aus 18 mm starken, glatten Rundstäben und darüber liegender gußeisernen Deckschiene versehen (Fig. 55). Für die zwischen zwei gußeisernen Säulen angebrachte Thüre empfehlen sich die englischen Boxthürriegel mit versenktem Knopf an der Innenseite (Fig. 56, 57, 58), die das Pferd nicht öffnen kann, und, da sie keinerlei hervorstehende Bestandteile haben, auch für den größten Wildfang vollkommen ungefährlich sind. Der Fußboden in Boxen kann aus bloßem Lehmschlag oder aus auf der hohen Kante gestellten Ziegeln bestehen. Jeder teurere Fußboden ist ein ganz unnötiger Luxus.

Was die Krippen betrifft, werden dieselben in Boxen stets in einer Ecke angebracht und der größeren Sicherheit wegen meistens auch mit einer bis auf den Fußboden reichenden Holzverschalung versehen (Fig. 59 und 60). Über der Krippe ist ein Ring anzubringen, damit das Pferd während des Fressens und Putzens angehalftert werden könne.

Der Nutzen einer Box ist so groß und mannigfaltig, daß kein Stall, selbst der kleinste nicht, allen Anforderungen entsprechen kann, wenn er nicht mit wenigstens einer Box ausgestattet worden ist. Wo jedoch die Raumverhältnisse, die Ein-

Fig. 55.



Box.

richtung einer permanenten Box absolut nicht zulassen, kann man sich zur Not auch mit der in Fig. 53 dargestellten Einrichtung behelfen. Noch besser ist eine aus Fig. 61 u. 62 ersichtliche Vorrichtung, vermittelst welcher eine Box in zwei Stände und umgekehrt verwandelt werden kann. Wie Figura zeigt, ist die Scheide-

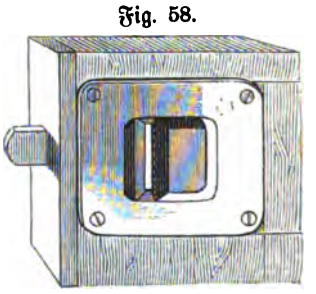
Fig. 56.

Thürschloß.

Fig. 57.

Innere Ansicht.

Fig. 58.

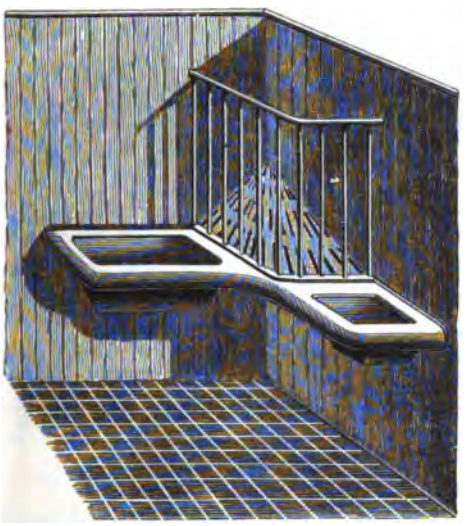


Äußere Ansicht.

wand zwischen den beiden Ständen beweglich, so daß sie, nachdem die Standsäule aus ihrem gußeisernen Schuh herausgehoben und entfernt worden ist, wie ein Schirm beiseite geschoben werden kann. Gleichzeitig werden die doppelten Außenwände so weit ausgezogen, daß sie die Stallgasse absperren, und die Box ist fertig. In den Ställen mit doppelter Standreihe werden diese Wände so eingerichtet, daß sie im ausgezogenen Zustande in einem rechten Winkel nach einwärts geschoben werden können und dann eine sichere Boxthür bilden. Solche komplizirte Anlagen sind indes immer sehr kostspielig und deshalb nur ganz ausnahmsweise zu empfehlen.

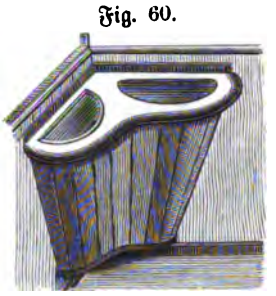
Wir kommen nun zu der übrigen Stalleinrichtung und wenden hierbei unsere Aufmerksamkeit zuerst den Krippen zu.

Fig. 59.



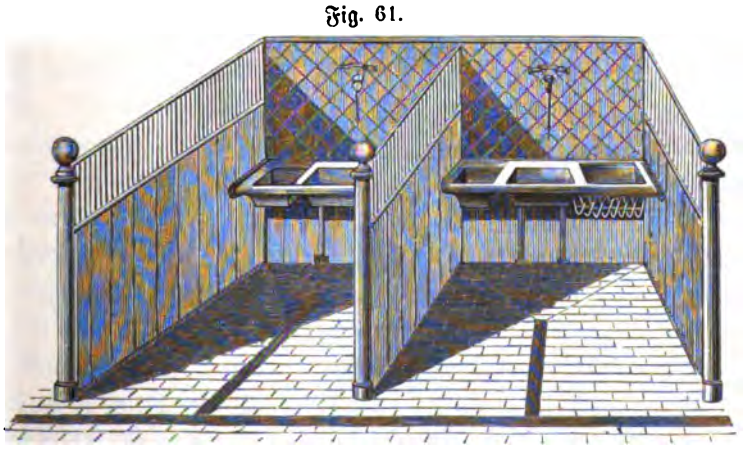
Krippen für Boxes.

Fig. 60.



Was die Lage der Krippen betrifft, ist es ein alter Erfahrungssatz, daß hohe Krippen leicht Senkrücken hervorrufen. Ihr rechter Platz ist 1 und 1,10 m

Fig. 61.

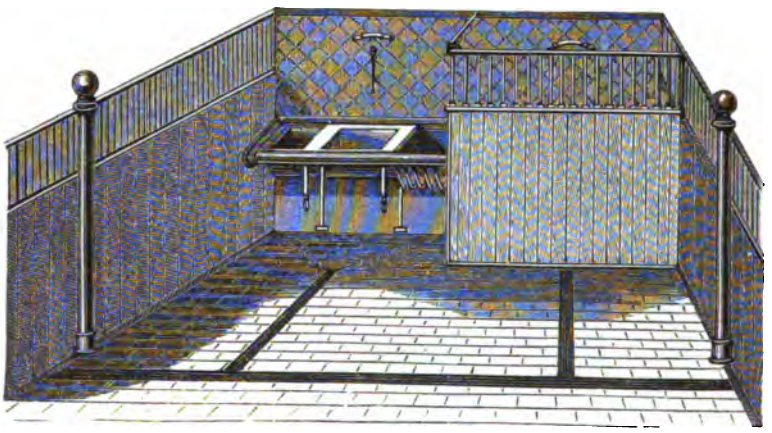


Stände mit beweglicher Zwischenwand.

über dem Fußboden. Sehr kleinen Pferden, sowie Fohlen, darf die Krippe sogar nicht höher als 70—80 cm angebracht werden. Bezüglich der Form und sonstigen

Beſchaffenheit der Krippen wäre vorerſt zu erwähnen, daß hölzerne Krippen auch in Arbeitsſtällen nicht empfehlenswert zu nennen ſind, denn ihre Haltbarkeit iſt

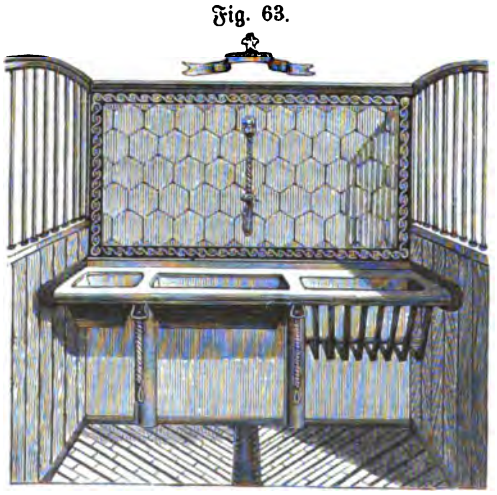
Fig. 62.



Anwendung der beweglichen Zwiſchenwand.

gering, ſie können nie recht rein gehalten werden, geben aus dieſem Grund leicht Anlaß zu Verſäuerung des Futters und üblen Gerüchen und verleiten das Pferd zum Krippenſetzen. Der Vorteil der größeren Billigkeit wird alſo von ſehr bedenklichen Nachteilen vollkommen aufgehoben. Wer aus irgend einem Grunde genötigt iſt, hölzerne Krippen anzuwenden, ſollte wenigſtens nie unterlaſſen, zuerſt die dazu beſtimmten Bohlen in eine Kreoſotlöſung zu legen, dann die fertige Krippe in- und auswendig mit Asphaltteer anzuſtreichen und ſchließlich die Kanten mit Eiſen zu beſchlagen. In Laufſtällen für Fohlen werden die Krippen mitunter ſchwebend angebracht, indem man ſie mittelſt Tauen und Rollen ſo an der Decke befeſtigt, daß ſie nach dem Freſſen in die Höhe gezogen werden können. Das infolge dieſer Vorrichtung entſtehende Schwanken der Krippe beim Freſſen

Fig. 63.



Engliſcher Futtertiſch.

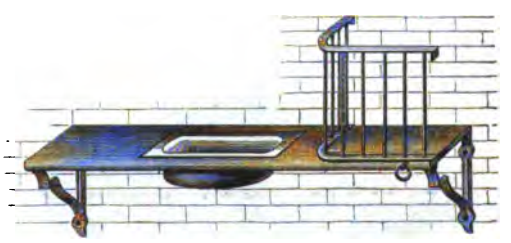
macht es dem Tiere unmöglich, dieſelbe zu benagen und ſich ſo das Krippenſetzen anzugewöhnen.

Die beſten und ſchönſten Krippen werden aus Eiſen oder Marmor angefertigt. Sehr gebräuchlich ſind gegenwärtig die engliſchen Futtertiſche (Fig. 63, 64 und 65). Dieſe Tiſche, welche die ganze Breite des Standes ausfüllen, ſind ſo ſtark, daß ſie, ſelbſt wenn das Pferd einmal mit den Vorderfüßen hinaufſpringen ſollte, nicht zerbrechen. Vorne haben ſie meiſtens eine große Wulſt, welche das Krippenſetzen verhindert und gleichzeitig Verletzungen des Pferdes an der Krippe verhütet. Die Hafermuſcheln werden oft der größeren Reinlichkeit wegen inwendig emaillirt*. Ob die Heuraufe neben der Hafermuſchel unter der Tiſchplatte oder wie in Fig. 64 u. 65 auf der letzteren angebracht wird, iſt im ganzen genommen gleichgültig, nur ſollte der Futtertiſch im erſteren Falle ſtets die in Fig. 64 dargeſtellte Holzverſchalung erhalten, denn die offene Heuraufe kann einem temperamentvollen Pferde ſehr gefährlich werden. Ich würde deshalb unbedingt der auf der Tiſchplatte ſtehenden Heuraufe des in Fig. 64 dargeſtellten Modells den Vorzug geben. Dieſe Raufe hat noch den beſonderen Vorteil, daß das Heu durch die ſchräge Lage des Bodens nach vorn gedrückt wird, und daß Staub, Heuſamen und ſonſtige Abfälle, die dem

Fig. 64.

Engliſcher Futtertiſch.

Fig. 65.



Engliſcher Futtertiſch.

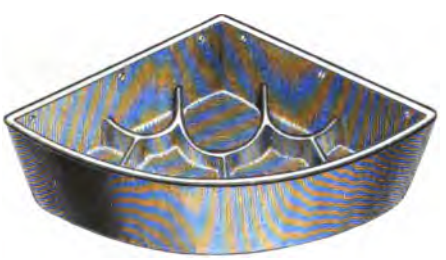
* Unbedingt notwendig iſt dies aber durchaus nicht. Im Gegenteil, der Emailleüberzug enthält nicht ſelten ſchädliche Subſtanzen (Blei) und bröckelt auch mit der Zeit ab.

Pferde nicht dienlich sind, durch den durchlöcherten Boden in eine Schublade fallen, aus der sie ohne Mühe entfernt werden können. Um bei Futtertischen mit Holzverschalung behufs Entfernung der Heuabfälle unter die Heuraufe gelangen zu können, muß eine kleine Klappe in der Verschalung angebracht werden. Bezüglich der stehenden Heuraufen wäre auch noch zu erwähnen, daß, wo solche im Gebrauch sind, die Stände, an dem Kopfende der Scheidewände mit der in Fig. 64 dargestellten Blende versehen werden müssen. Was das emaillirte Wassergefäß betrifft, wird dasselbe gewöhnlich um die horizontale Achse drehbar gemacht; es soll vom Pferde nicht bewegt und leicht seines Inhalts derart entleert werden können. Daß das ausfließende Wasser in eine Jauchenrinne geleitet wird, geht sowohl aus Fig. 64 wie aus Fig. 66 hervor. Wer wie ich ein abgesagter Feind der Jauchenrinnen ist, wird sich jedoch gerne der kleinen Mühe unterziehen, das Wassergefäß auf andere Weise zu entleeren.

Fig. 66.

Abflußrohr für das Wasser.

Fig. 67.



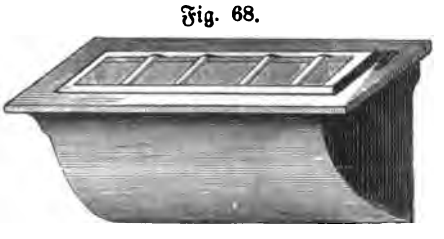
Gußeiserne Krippe.

Die Querstäbe in der in Fig. 66 dargestellten Hafermuschel haben den Zweck, Pferden, welche beim Fressen den Hafer nach allen Seiten herumstreuen, diese Unart abzugewöhnen. Dasselbe wird mit der in Fig. 67 dargestellten gußeisernen Krippe erreicht.

In manchen Ställen sieht man wohl auch noch die altmodischen Heuraufen in Korbform, die über der Hafermuschel angebracht werden. Zum Glück werden dieselben jedoch mit jedem Tag seltener. Man hat endlich einsehen gelernt, daß diese Raufen nicht nur unbequem, sondern geradezu schädlich für das Pferd sind; unbequem, weil das Pferd, welches von der Natur darauf angewiesen ist, sich

sein Futter auf dem Boden zu suchen, vor eine solche Raufe gestellt, sich wie ein Giraffe strecken muß; schädlich, weil jedes Strecken des Halses nach aufwärts ein Senken des Rücken hervorruft, und hierbei außerdem sehr leicht Staub, Spreu u. s. w. dem Pferde ins Auge dringen. Für den Wärter kommt hierzu noch der sehr unangenehme Umstand, daß Pferde, die unter Heuraufen der erwähnten Form stehen, den oberen Teil des Kopfes stets voll Staub und Heuabfällen haben. Und was schließlich die erhoffte bessere Haushaltung mit der Heuration betrifft, so ist es eine alte Erfahrung, daß dieselbe sehr oft dadurch zu nichte gemacht wird, daß die Pferde das Heu aus der Raufe herausziehen, auf den Boden fallen lassen und dann unter die Füße treten. Wo keine stehende Heuraufe vorhanden, möge man deshalb das Heu ruhig auf den Fußboden legen; wenn die Heuration nicht zu reichlich bemessen ist und das Pferd also keine Veranlassung hat, den Kostverächter zu spielen, wird auch auf diese Art jedes Hälmchen sorgsam aufgelesen werden. In den unter meiner Leitung gestandenen Stallungen wurde es immer so gehalten und in den englischen Trainirställen wird das Heu ebenfalls selten anders vorgelegt. Freilich gibt es da immer eine ebenso reichliche als reinliche Streu, so daß das Heu auf eine hohe und propre Unterlage zu liegen kommt; auch schätzt das nach englischen Grundsätzen gefütterte Pferd seine knappe Heuration viel zu hoch, um nicht jedem Partikelchen derselben volle Gerechtigkeit widerfahren zu lassen.

Fig. 68.



Krippe für Körner- und Rauhfutter.

Sollte indessen ein besonders ängstlicher Pferdebesitzer dennoch befürchten, daß Heuvergeudung ohne Raufe oder Krippe nicht zu vermeiden sei, möge er sich entweder einen englischen Futtertisch, oder falls ihm ein solcher zu kostspielig, eine Krippe der in Fig. 67 dargestellten Vorrichtung anschaffen. Solche Krippen haben nämlich den Vorteil, daß sie sowohl für's Körner- als für's Rauhfutter passen. Soll ersteres verfüttert werden, so klappt man das bewegliche Gitter in die Höhe und befestigt es an der Wand; kommt aber Rauhfutter in die Krippe, so wird das Gitter heruntergelassen.

Zu den Futterschutzvorrichtungen gehört schließlich noch die nach innen gebogene Kante der Hafermuschel, mittelst welcher bezweckt wird, daß der Hafer auch bei unruhigen Fressern anstatt über den Rand der Krippe herausgeschleudert zu werden, stets wieder in das Innere der Muschel zurückrinnen muß.

Im nächsten Zusammenhang mit den Betrachtungen über die verschiedenen

Krippenformen ſteht die Frage, wie das Pferd an der Krippe befeſtigt werden ſoll.

In älteren Zeiten war es ſogar in beſſeren Ställen allgemein gebräuchlich,

Fig. 69.

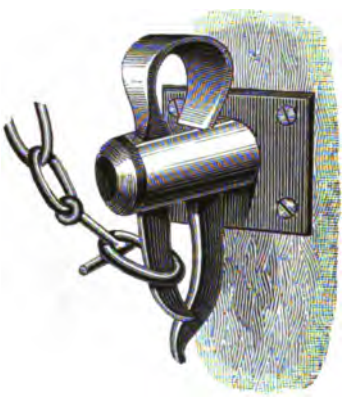


Fig. 70.

Sicherheitshaken zum Anbinden der Pferde.

die Pferde mit mehr oder weniger maſſiven Ketten anzuketten. Welches abſcheuliche Geraſſel dieſe an den Bagno erinnernde Befeſtigungsart hervorrief, läßt ſich leicht denken. Das Pferd bedarf aber ebenſo ſehr wie der Menſch der Ruhe nach gethaner Arbeit, und würde alſo ſchon dieſer Umſtand allein genügen, um die raſſelnden Ketten aus allen anſtändigen Ställen zu verbannen. Nun kommt aber hierzu noch, daß dieſelben dem Pferde recht gefährlich werden können. Tritt das Pferd mit einem Fuße über die infolge ihrer Schwere ſchlapp herabhängende Kette, und das kann täglich vorkommen, ſo ginge es kaum mit rechten Dingen zu, wenn das Tier ſich nicht eine ſehr ernſte Beſchädigung zuziehen würde. Herr Küttner, Obertierarzt und Dozent an der landwirtſchaftlichen Hochſchule in Berlin, hat nun zur Verhütung ähnlicher Unfälle einen ſogenannten Sicherheitshaken konſtruirt (ſiehe Fig. 69 und 70), welcher die Kette

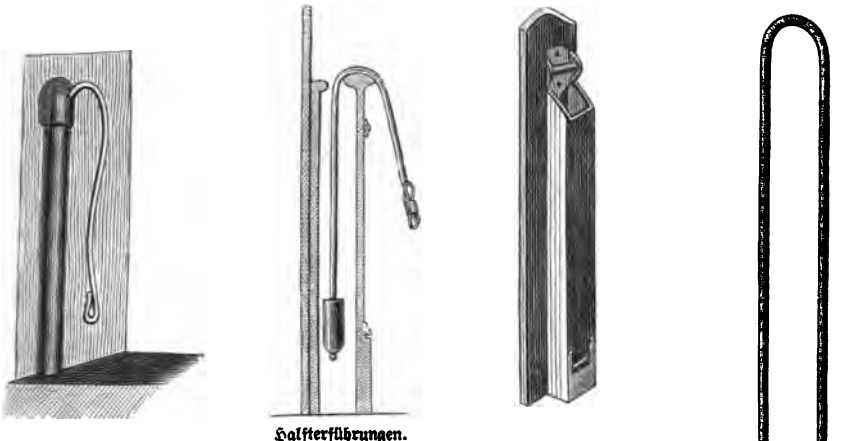
Fig. 71.

Fig. 72.

Halfterführungen.

allsogleich löst, wenn das Pferd über dieselbe tritt. Der vordere Teil des Hakens ist unbeweglich, der untere und längere dagegen besteht nach oben zu aus einer Feder und unten aus einem gebogenen, beweglichen Eisen. Wenn nun das Pferd mit einem Fuße über die Kette tritt, wird der Ring durch den nach unten wirkenden Zug aus dem Haken gerissen und der Fuß ist befreit. Um den Ring der Kette wieder einzuhaken, wird der untere Teil des beweglichen Eisenteils mit dem Daumen gegen die Wand gedrückt, dadurch öffnet sich der Ringhalter so weit, daß der Ring

Fig. 73. Fig. 74. Fig. 75. Fig. 76.



Halfterführungen.

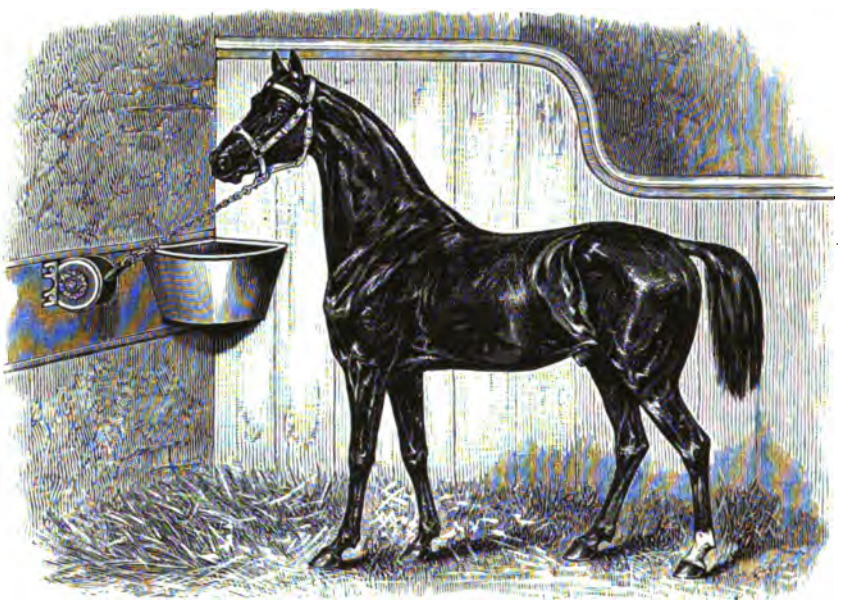
wieder eingeschoben werden kann. Die Feder aber ist so stark, daß das Pferd den Ring in liegender Stellung und mit gesenktem Kopfe unmöglich aus dem Ringhalter herauszureißen vermag. Natürlich muß das Pferd auf beiden Seiten angebunden werden, damit es, wenn es sich auf der einen befreit, auf der andern dennoch befestigt bleibe. Beide Haken werden ungefähr in gleicher Höhe mit der Krippe in der Wand eingeschlagen. Das fatale Rasseln wird freilich durch diese Vorrichtung nicht aufgehoben.

Halfterriemen.

Ich rate deshalb auch jedem Pferdebesitzer einer der modernen Halfterführungen den Vorzug zu geben. Die einfachsten unter diesen bestehen aus einem runden Riemen, welcher durch einen in den Futtertisch angebrachten Schlitz hindurchgeht und rückwärts an der Wand über eine messingene Rolle gleitet. Das Gewicht, gewöhnlich eine hölzerne Kugel aus hartem Holz, hängt frei herab (Fig. 71). Hat die Krippe eine hölzerne Verschalung, so wird der Riemen zwischen messingenen Rollen in die Verschalung rückwärts über eine an der Wand angebrachte Rolle geleitet (Fig. 72). Noch besser sind solche Halfterführungen, bei

denen sich das Gewicht in einer hölzernen oder gußeisernen Hülse bewegt (Fig. 73, 74 und 75). Wie die Riemen beschaffen sind, zeigt Fig. 76. Dieselben haben

Fig. 77.



Halfterführung.

gewöhnlich eine Länge von 1,70 m. Die Halfterführungen werden natürlich zu beiden Seiten der Krippe angebracht. Da möglicherweise einer oder der andere meiner Leser glauben könnte, daß Halfterführungen der hier beschriebenen Art ihres Preises wegen nur für Luxusställe bestimmt sind, will ich nicht unterlassen hinzuzufügen, daß solche bei R. Ph. Wagner, Wien VI, Magdalenenstraße 24 — eine Firma, die für den Bezug von Stallgeschirren und Futterkammereinrichtungen nicht genug empfohlen werden kann — zu folgenden Preisen zu haben sind: ein Riemen mit beledertem Gewicht fl. 2. 20, eine messingene Rolle fl. 1. 80, eine gußeiserne Hülse fl. 3. 70.

Fig. 78.

Namensschild mit Ring zum Hochbinden.

Eine Halfterführung neuester Art zeigt Fig. 77. Der große Vorzug derartiger Halfterführungen besteht darin, daß das Pferd sich frei bewegen kann und doch sicher angebunden ist, daß die Riemen stets straff angezogen sind, wodurch das so gefährliche Treten über

dieſelben als vollkommen ausgeſchloſſen betrachtet werden kann, und daß dem Pferde gleichzeitig Schutz gegen jede Beſchädigung durch die Gewichte geboten wird. Mehr läßt ſich nicht verlangen.

Fig. 79.

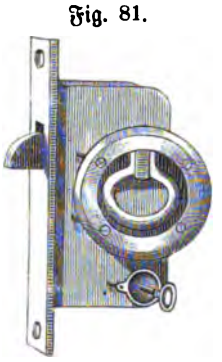
Namensſchild.

Der unmittelbar über der Krippe befindliche Teil der Wand wird nunmehr in allen beſſeren Ställen bis zur Höhe der Scheidegitter, wie Fig. 63 zeigt, mit glaſirten Steingutplatten verkleidet. Den oberen Abſchluß dieſer Platten bildet ein gußeiſernes Geſims, oder auch ein dunkel gefärbter Rahmen aus demſelben Material. Dies geſchieht nicht nur, um dem Stalle ein gefälligeres Ausſehen zu geben, ſondern hauptſächlich deshalb, weil die Stirnwand ſo gegen das Benagen der Pferde geſchützt wird, und, wenn ſie durch den Atem oder das Belecken der Tiere beſchmutzt wurde, augenblicklich mit einem feuchten Schwamm wieder gereinigt werden kann. Da es aber den Augen des Pferdes nicht zuträglich iſt, den ganzen Tag eine blendweiße Fläche vor ſich zu haben, ſollte man zu beſagter Verkleidung nie weiße, ſondern gelbe, blaue oder graue Platten wählen. Sehr hübſch macht ſich eine ſchachbrettartige Anordnung der Platten, z. B. eine blau und eine weiß oder grau. Mitten auf die Plattenverkleidung kommt gewöhnlich ein Ring zum Höherbinden

Fig. 80.

Gußeiſerne Thürbänder.

Fig. 81.

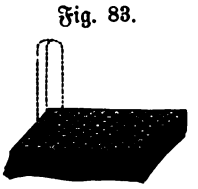


Thürſchloß.

Fig. 82.

Thür mit ſelbſtthätigem Riegel.

Fig. 83.



Riegel zum Feſthalten der geöffneten Thür.

des Pferdes. Mit diesem Ring kann auch, wie Fig. 78 zeigt, ein Namensschild verbunden werden. Ein anderes billiges Schild, das auch bei eintretenden Namensänderungen benützt werden kann, ist in Fig. 79 dargestellt.

Nachdem wir uns nun vollständig mit der Einrichtung der Stände und Boxen vertraut gemacht haben, können wir zu der Anlage der Thüren und Fenster übergehen.

Die Stallthüren müssen, da sie der feuchten Stallluft und häufigen Temperaturwechseln ausgesetzt sind, aus starkem, vollständig abgelagertem Holz hergestellt werden. Zu diesen Thüren werden gewöhnlich die in Fig. 80 abgebildeten gußeisernen Bänder, sowie messingene Schlösser, der in Fig. 81 dargestellten Form, genommen. Die Thüren müssen selbstverständlich so angelegt werden, daß beim Öffnen derselben kein Zug entsteht. Man vermeide deshalb, wenn möglich, Ausgangsöffnungen an der dem Winde am meisten ausgesetzten Seite. Der beste Platz für die große Doppelthür des Stalles, die sich, wie alle übrigen Thüren, nach außen öffnen soll, ist für Ställe mit einer Standreihe in der Mitte des Stallraumes, und für solche mit doppelten Standreihen auf einer der Schmalseiten. Ein großer Übelstand ist, wenn die Thüren zu eng sind. Die Lichtweite derselben sollte deshalb nie weniger als 1,75 m betragen und muß, wenn gerittene Pferde durchpassiren sollen, bis auf 2,50 m gesteigert werden. Mit engeren Thüren riskirt man, daß sich ängstliche Pferde nur widerstrebend heraus und hineinführen lassen, oder daß lebhafte Tiere sich beim Hinausstürmen aus dem Stall die Hüften abstoßen. Aus diesem Grunde ist es immer angeraten, die Innenseite der Gewände mit Gleitrollen (Fig. 41) zu versehen. Solche Rollen oder Walzen haben gewöhnlich bei einem Durchmesser von 0,08 m bis 0,18 m eine Länge von mindestens 0,90 m und werden etwa 1 m hoch im Gewände versenkt angebracht. Wo keine Gleitrollen vorhanden sind, müssen alle Ecken sorgfältig abgerundet werden.

Pferde, die sich ungern durch eine Stallthür führen lassen, geben meistens ihren Widerstand auf, wenn sie hindurch geritten werden. Ist dies nicht thunlich, bleibt nichts anderes übrig, als sie auf dem Stallhof abzusatteln oder abzuschirren; darauf wird das Tier mitten vor die Thüröffnung gestellt und von dem Wärter, der dasselbe dabei nicht ansehen darf, ruhig hineingeführt. Gewöhnlich folgt dann das Pferd anstandslos nach, besonders wenn es hinter sich einen Mann sieht, der, ohne zur Peitsche zu greifen, mit dem nötigen Ernst nachzutreiben versteht.

Bei Flügelthüren wird die eine Hälfte beim Öffnen mit Haken, oder noch besser, mit einer selbstthätigen Federvorrichtung festgehalten. Zu demselben Zweck hat man in England für Remisenthüren eine ebenso sinnreiche als einfache Vorrichtung, welche, wie Fig. 82 zeigt, aus einem am unteren Ende mit einem Rad versehenen Riegel zum Schließen und einem anderen Riegel zum Festhalten der

geöffneten Thür besteht. Wenn dieser Riegel beim Schließen der Thür die in den Boden versenkte eiserne Hülse erreicht, greift er infolge seiner eigenen Schwere selbstthätig in dieselbe ein und die Thür kann sich nicht weiter bewegen. Soll die Thür dann wieder geöffnet werden, braucht man nur den Riegel mit dem Fuß aus der Hülse zu heben. Der zweite Riegel, welcher mittelst eines einfachen Handgriffes auf- und niedergeschoben werden kann, dient, wie bereits erwähnt, zum Festhalten der geöffneten Thür. Ganz zweckmäßig ist auch der in Fig. 83 abgebildete, am Fußboden angebrachte Riegel, welcher, aufgeklappt, die offene Thür festhält und beim Schließen der Thür niedergelegt wird.

Schiebe- oder Rollthüren können an solchen Orten, wo eine Verstopfung des unteren Rollenlaufs durch Unrat nicht zu befürchten ist, unten mit Rollen versehen werden; im entgegengesetzten Falle muß die Thür so eingerichtet sein, daß sie an der oberen Seite an Rollen hängt und unten nur eine Führungsschiene hat.

Die Schwelle wird ungefähr 0,8 m höher als das Niveau des Stallhofes, aber in gleicher Höhe, wie der Fußboden des Stalles, gelegt. Den so entstehenden Abstand zwischen dem Fußboden und dem äußeren Hofe überbrückt man am zweckmäßigsten mit einer kleinen schrägen Brücke, die, um das Ausgleiten der Pferde zu vermeiden, in der Quere mit Rinnen oder aufgenagelten Stäben zu versehen ist. Das Teilen der Thürflügel in zwei Hälften bringt den Vorteil mit sich, daß man den Stall durch Öffnen der oberen Hälfte auslüften kann, ohne gleich die ganze Thür öffnen zu müssen. Den gleichen Zweck erreicht man, wenn man hinter der eigentlichen Thür eine zweite aus Latten hergestellte, oder auch einen mit Gaze überspannten, schiebbaren Rahmen anbringt.

Daß die Versorgung des Stalles mit dem nötigen Licht unter gewissen Voraussetzungen mit einer ausreichenden Ventilation vereinigt werden kann, habe ich bereits Gelegenheit gehabt hervorzuheben. Damit ist jedoch bei weitem noch nicht alles gesagt, was bezüglich der Lage und Beschaffenheit der Stallfenster zu berücksichtigen ist.

So möchte ich z. B. dem Pferdebesitzer ganz besonders ans Herz legen, seinen Pferden das Tageslicht nicht gar zu kärglich zuzumessen. Ich erinnere zu diesem Zwecke an die von der Wissenschaft bestätigte Thatsache, daß das Licht den Stoffumsatz fördert und belebend auf die Nerven des Tieres einwirkt. Außerdem ist es eine alte Erfahrung, daß Pferde, die längere Zeit hindurch in einem dunkeln Stall stehen, leicht scheu werden. Und schließlich wird wohl jeder Fachmann die Beobachtung gemacht haben, daß ein dunkler Stall gewöhnlich auch, was Nettigkeit und Reinlichkeit betrifft, viel zu wünschen übrig läßt.

Die zweckmäßigste und dabei eleganteste Art, den Stall mit dem belebenden Tageslicht zu versehen, ist unstreitig die Anlage von sogenanntem Oberlicht, wo-

durch auch die Ventilation, wie bereits erwähnt, außerordentlich erleichtert wird. Leider ist eine solche Anlage ziemlich teuer und außerdem an Orten, wo man den Futterboden über dem Stall nicht entbehren will, gar nicht, oder nur im beschränkten Maße ausführbar.

Nächst dem Oberlicht ist die beste Lage der Fenster diejenige, in welcher das Licht von hinten in die Stände fällt. Diese Disposition ist aber nur in Ställen mit einer Standreihe möglich, oder bei zwei Standreihen nur dann, wenn die Pferde in der Mitte des Stalles an einer etwa 3 m hohen Wand mit den Köpfen gegeneinander stehen und jede Standreihe einen besonderen Gang hinter sich hat. In zweireihigen Ställen werden deshalb die Fenster häufig in die Stirnwand, mindestens 2,50 m, aber besser 3 m, über den Stallfußboden angebracht. Bei dieser Disposition bleibt jedoch stets zu berücksichtigen, daß der Stall nicht dunkel gehalten werden darf, denn sonst sehen die Pferde unverwandt nach dem hohen Fenster und werden übersichtig oder bodenscheu.

Fig. 84.

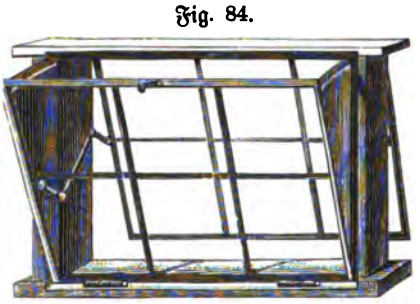
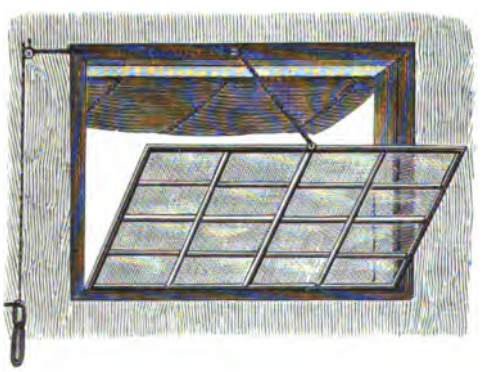


Fig. 85.



Stallfenster.

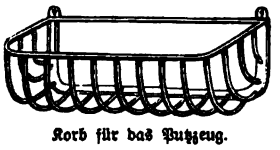
Ebenso wenig statthaft ist es, wenn auf der einen Seite Fenster, oder solche überhaupt auf den Seiten des Stalles angebracht sind. Es sehen nämlich die Pferde dann stets nach dem durch die Fenster in den Stall dringenden Licht und muß hierdurch allmählich das eine Auge mehr angestrengt, somit immer schwächer werden als das andere.

Eine sehr gute Fensterkonstruktion ist in Fig. 84 abgebildet. Dieses Fenster besteht aus einem äußeren und einem inneren, sich gleichzeitig öffnenden und schließenden Flügel. Das innere Fenster ist seitwärts mit Blenden versehen, welche die direkte Zugluft abhalten und die einströmende nach oben leiten. Auf diese Weise ist das Pferd vor Zugluft vollkommen geschützt. Außerdem haben diese doppelten Fenster den großen Vorteil, daß sie im Winter nicht einfrieren. Das Öffnen und Schließen

derselben geschieht am einfachsten mittelst einer mit Haken versehenen Stange, doch läßt sich dies auch vermittelst einer Zugvorrichtung bewerkstelligen.

Um den Stall gegen das Eindringen eines allzu intensiv wirkenden Tageslichts zu schützen, pflegt man die Fenster mit nett geflochtenen Strohmatten oder mit Rollgardinen aus dunklem Stoff zu verhängen (Fig. 85). Fenster aus farbigem Glas haben denselben Effekt und sehen noch dazu sehr hübsch aus. Jedenfalls bleibt zu berücksichtigen, daß ein zu lichter Stall gewöhnlich sehr heiß und voll von Fliegen ist, und daß einem ermüdeten Pferde ein etwas gedämpftes Tageslicht im Stalle bessere Aussicht auf wohlthätige Ruhe gewährt. Während der größten Hitze ist es anzuraten, die Fenster ganz herauszunehmen und durch über hölzerne Rahmen gespannte Gaze zu ersetzen. Wenn man dieses Gewebe,

Fig. 86.

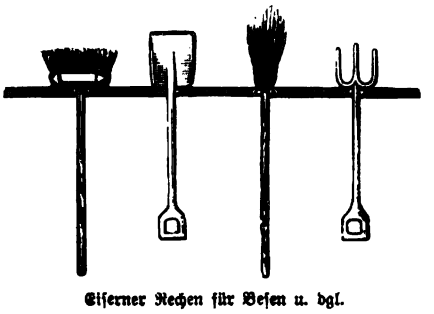


Korb für das Putzzeug.

Fig. 87.

Sandtrog.

Fig 88.



Eiserner Rechen für Besen u. dgl.

sowie auch den Fußboden ein paarmal täglich mit Wasser anfeuchtet, wird sich die Temperatur merkbar abkühlen. Bei starker Kälte empfehlen sich zur Nachtzeit hölzerne Jalousien oder wollene Vorhänge vor die Fenster. Auch die Thüren sollten dann immer mit Teppichen verhängt werden, jedoch lasse man sich nie dazu verleiten, alle Ventilationsöffnungen zu schließen.

Endlich wäre noch zu erwähnen, daß die Stallfenster ebenso rein und blank wie die Fenster in menschlichen Wohnungen, gehalten werden sollen. Schmutzige oder zerbrochene, mit allerhand Fetzen zugestopfte Fensterscheiben stellen stets dem Ordnungssinn des Besitzers ein sehr trauriges Zeugnis aus.

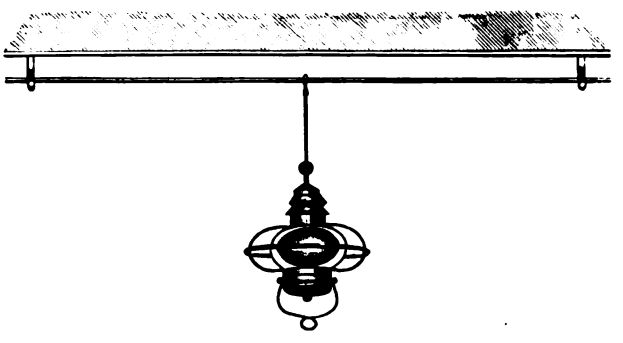
Ein- oder zweimal im Jahr wird der ganze Stall einer gründlichen Reinigung unterworfen, wobei alles Holzwerk, die Decke, Wände, Krippen, der Fußboden u. s. w. mit heißem Wasser und Seife abgerieben werden. Hölzerne Fußböden sollten wenigstens zweimal im Monat gescheuert werden. Nach dem Scheuern streut man mit Sand oder Sägespäne.

Wie nett oder elegant ein Stall aber auch ursprünglich hergerichtet worden sein mag, wird er dennoch sehr bald an Wohnlichkeit einbüßen, wenn das Personal nicht der goldenen Regel „Alles auf seinen bestimmten Platz und einen bestimmten Platz für alles“ genügende Aufmerksamkeit schenkt. Einen liederlichen Kerl zum ordentlichen Menschen zu machen, ist schwer; aber stets kann man ihm die Möglichkeit abschneiden, Entschuldigungen für seine Unordnung vorzubringen. Zu diesem Zweck wird es praktisch sein, in einer Ecke des Stalles einen kleinen, mit vier Fächern versehenen Schrank zum Aufbewahren der Putzsachen Büchsen, Flaschen u. s. w. anzubringen. Die Ordnung im Stall gewinnt unglaublich dabei und auch der unordentlichste Wärter wird schließlich Wert auf den kleinen Schrank setzen, wo er selbst in stockfinsterer Nacht ohne Zeitverlust finden kann, was er zur Abwartung seiner Pferde braucht. Schwämme, Wasserbürsten und Putzlappen

Fig. 89.

Stalllampe.

Fig. 90.



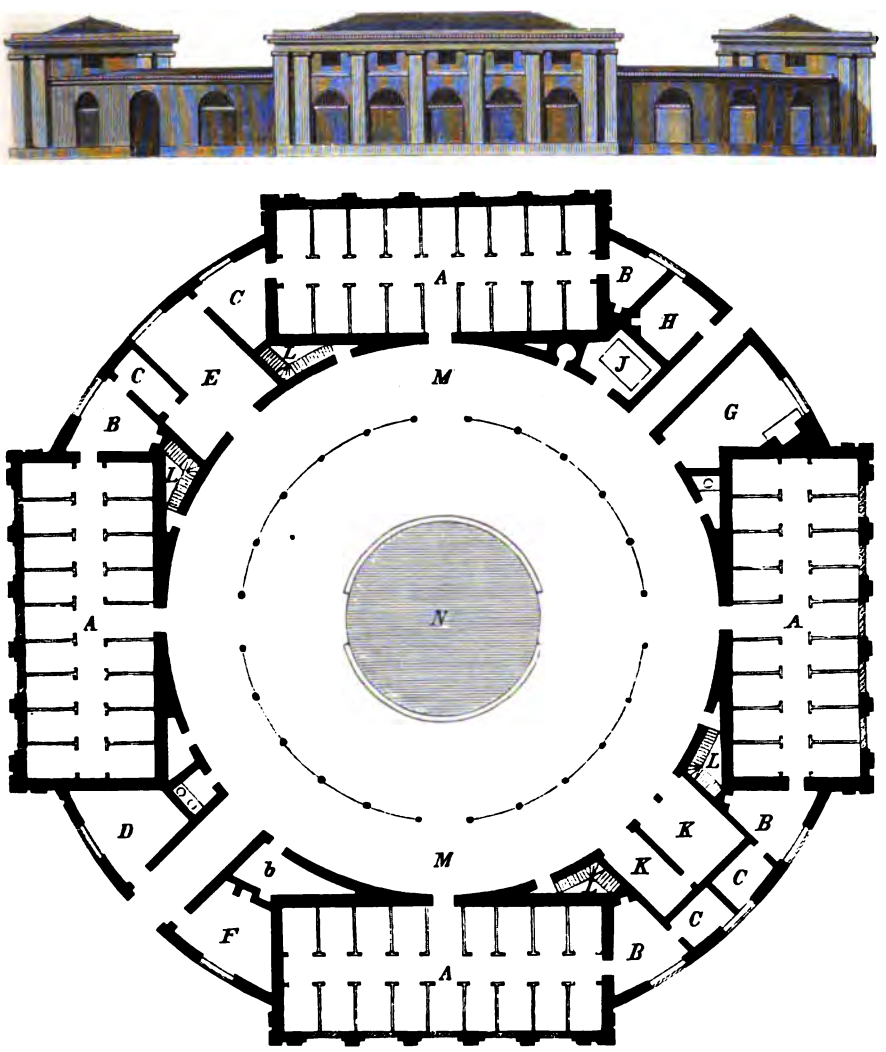
Hängevorrrichtung für Stalllampen.

werden am zweckmäßigsten in an der Wand befestigten, galvanisirten, schmiedeisernen Körben verwahrt (Fig. 86). Für den Sandvorrat hat man einen ebenfalls aus galvanisirtem Eisen gemachten Trog, der in Fig. 87 abgebildeten Form, und die Besen, Mistgabeln und Schaufeln werden stets allsogleich nach dem Gebrauch auf einen eisernen Rechen (Fig. 88) gehängt. Läßt der Wärter später dennoch Putzbürsten, Schmierbüchsen u. dgl. m. im Stall herumliegen, so geschieht es ihm ganz recht, wenn sein Herr ihn bei den Ohren nimmt und mit den Worten „Tu l'as voulu George Dandin“ — zu deutsch: „Du hast es so haben wollen, Schweinpelz“ — der Gerechtigkeit freien Lauf läßt.

Eine bequeme Bank für Gäste, die Vergnügen daran finden, ein Stündchen im Stall zuzubringen, eine außerhalb hängende Schiefertafel mit daran befestigtem Griffel, zum Aufschreiben von Bestellungen in Abwesenheit des Wärters und schließlich eine große, gut leuchtende Lampe vervollständigen das Inventar des Stalles.

Was dieſe Stalllampe betrifft, ſoll dieſelbe ſo eingerichtet ſein, daß ſie ſowohl als Hängelampe wie als Handlaterne zu verwenden iſt (Fig. 89) und mittelſt eines durch den ganzen Stall geſpannten Kupferdrahtes oder auf einer an der Stalldecke befeſtigten eiſernen Schiene in horizontaler Richtung auf jeden beliebigen Punkt ge=

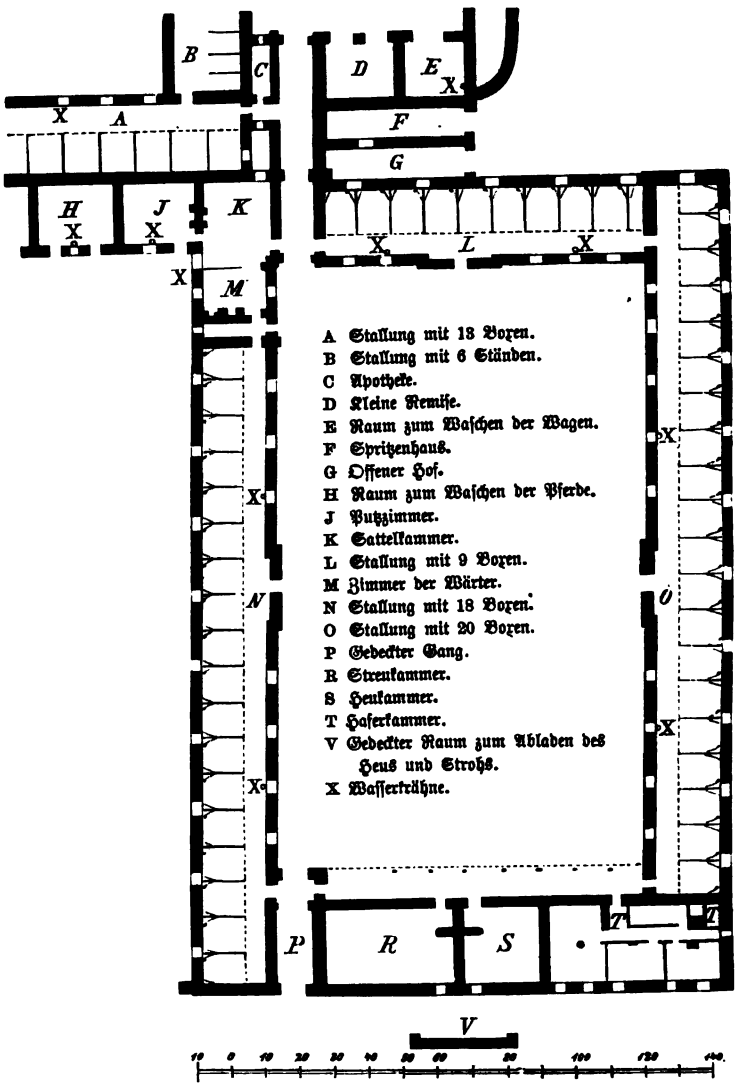
Fig. 91.



A Ställe mit Boxen für 68 Pferde; B Sattelkammer; b Geſchirrkammer; C Haferkammer; D Heukammer; E Futter magazin; F Vorratskammer; G Schmiede; H Krankenſtall; I Warmes Bad; K Remiſe für 6 Wagen; L Stiege zu den Wohnräumen des Stallperſonales; M Gedeckte, nach der inneren Seite zu offene Bahn; N Waſſerbaſſin.

ſchoben werden kann (Fig. 90). Noch beſſer iſt das Anbringen einer Vorrichtung, welche es ermöglicht, die Lampe außer in horizontaler auch in vertikaler Richtung auf und ab zu bewegen.

Fig. 92.



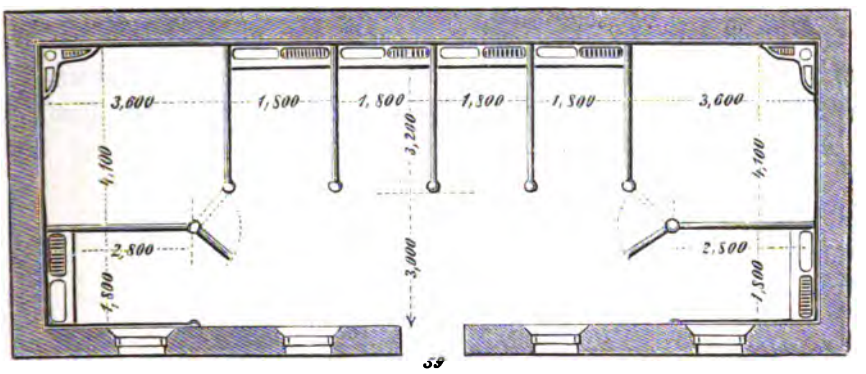
Stall des Herzogs von Beaufort zu Badminton.

Talglichter ſind aus jedem anſtändigen Stalle zu verbannen, denn bei einer ſo elenden Beleuchtung iſt keine ſorgfältige Stallarbeit denkbar. Es gibt aber kaum

eine schlechtere Ersparnis als Knauserei bei der Beleuchtung, und Mangel an Licht hemmt die Durchführung der nützlichsten Reformen.

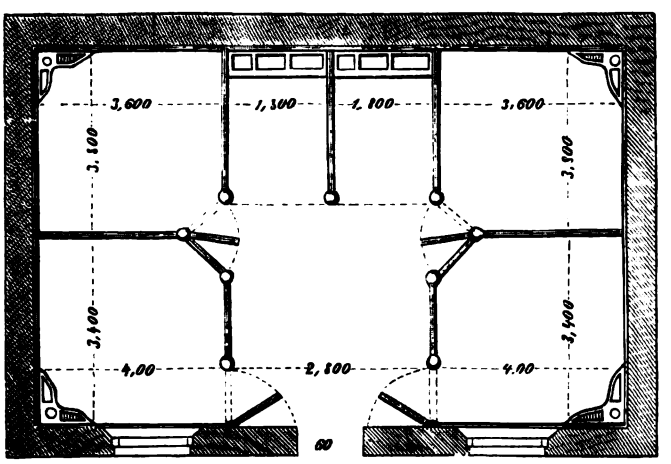
Um dem vorliegenden Kapitel die nötige Vollständigkeit zu geben, lasse ich

Fig. 93.



6 Stände und 2 Boxen.

Fig. 94.



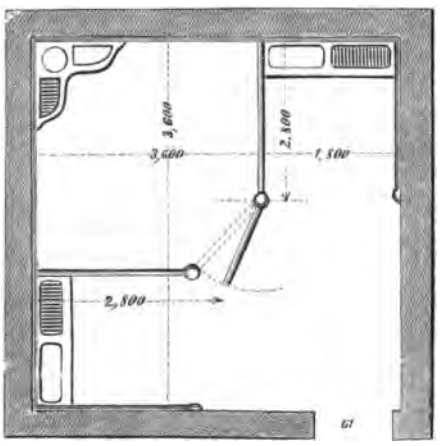
2 Stände und 4 Boxen.

noch zum Schluß einige bewährte Ansichten und Grundrisse von größeren und kleineren Pferdestallungen folgen.

Den Ehrenplatz unter diesen Entwürfen habe ich einer Zeichnung eingeräumt, die, obgleich 85 Jahre alt (sie ist in John Lawrence's 1809 erschienenen Werke „History and Delineation of the Horse“ enthalten), heute noch als ein

sehr beachtenswertes Vorbild für die Anlage eines großen Luxusstalles gelten kann (Fig. 91). Lawrence empfiehlt seinen Entwurf mit folgenden Worten: „Die Zirkelform ist für den Stall eines begüterten Landedelmannes ebenso praktisch als imponirend. Das kreisrunde Gebäude enthält Ställe, Boxen, Remisen, Geschirr- und Sattelkammern, Futterräume, Wohnungen für das Personal, Schmiede, Krankenstall, Bäder, sowie jede sonstige Bequemlichkeit für die Pferde und deren Wärter. Der innere Kreis bildet eine geräumige Bahn, welche mit einem Dache versehen, bei schlechtem Wetter zum Bewegen der Pferde verwendet wird. Der

Fig. 95.



2 Stände und 1 Box.

innerste ungedeckte Raum, der bei verschiedenen Gelegenheiten von größtem Nutzen sein wird, enthält ein für alle Bedürfnisse des Stalles genügendes Wasserbassin, welches, wenn notwendig, mittelst gedeckter Kanäle mit den Dachrinnen in Verbindung gesetzt werden kann; besonders in kalten, nebeligen und feuchten Gegenden bietet diese Anlage Vorteile. Die Fenster sind auf der äußeren, die Thüren dagegen auf der inneren Seite angebracht, hierdurch wird der Luftwechsel sehr erleichtert."

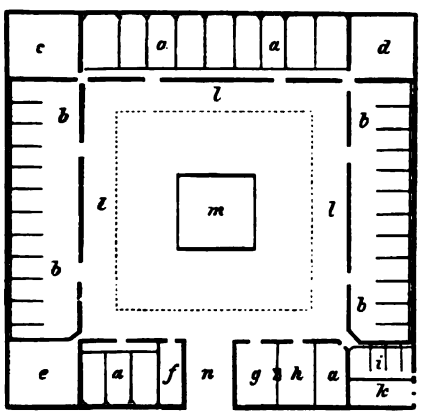
Weit moderner, aber dennoch, was den Grundriß betrifft, kaum empfehlenswerter, ist der 1880 erbaute Jagdstall des Herzogs von Beaufort zu Badminton in England (Fig. 92). Mir gefällt wenigstens die Einteilung eines großen Stalles in mehrere kleine Stallabteilungen weit besser, als die Aufstellung sämtlicher Pferde in einem einzigen Raume.

In Fig. 93, 94, 95 und 96 sind die Grundrisse kleinerer Stallungen wiedergegeben. Sämtliche diese Ställe sind mit Oberlicht versehen.

In Fig. 97 ist ein amerikanisches, 7 Stände, 2 Boxen und 1 Wagenremise enthaltendes Stallgebäude dargestellt.

Das in Fig. 98 dargestellte Stallgebäude ist bis zum ersten Stock aus Ziegeln, im Übrigen aber aus Holz aufgeführt. Die Länge desselben beträgt 76 Fuß, die Breite

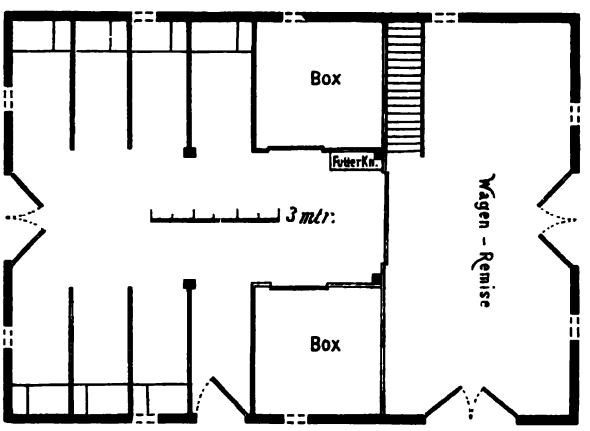
Fig. 96.



Stall für 41 Pferde.

a a a a 13 Boxen.
b b b b 24 Stände.
i 4 Stände.
k Remise.
c Heu- } Magazin.
d Stroh- }
e Hafer- }
f Schmiede.
g Sattelkammer.
h Putzkammer.
l l l Gedeckte, nach der Seite zu offene Bahn.
m Wasserreservoir.
n Eingang, und über demselben Wohnraum für das Stallpersonal.

Fig. 97.



Grundriß eines amerikanischen Stallgebäudes.

68 Fuß, die Höhe der unteren Räume 11 Fuß und die der oberen 10 Fuß. Das Zimmer der Stallleute befindet sich ober der Futterkammer. Die Wohnräume, Wagenremise und Geschirrkammern sind mit Oefen versehen. Das Gebäude hat einen Futterboden. Die Bodentreppe befindet sich neben den Geschirrkammern, während die zu den Wohnräumen führende Treppe neben der Futterkammer angebracht ist.

Das Neueſte auf dem Gebiete der Stallbauten, bietet das Syſtem Bückmann Wie die der „Deutſchen Bauzeitung“ entlehnte Fig. 100 zeigt, beſteht die Eigenart dieſes Syſtems darin, daß die Pferde in den Ständen ihre Seitenanſicht dem Gange zukehren. Herr Baumeiſter Bückmann ſchreibt mit Bezug hierauf:

„Daß der Anblick beim Eintritt in unſere Stallungen ein befriedigender oder gar angenehmer ſei, kann nur jemand behaupten, der ſchon von früher Jugend her daran gewöhnt iſt. Die Pferde wenden uns eben ihre nichtsſagendſte

Fig. 98.

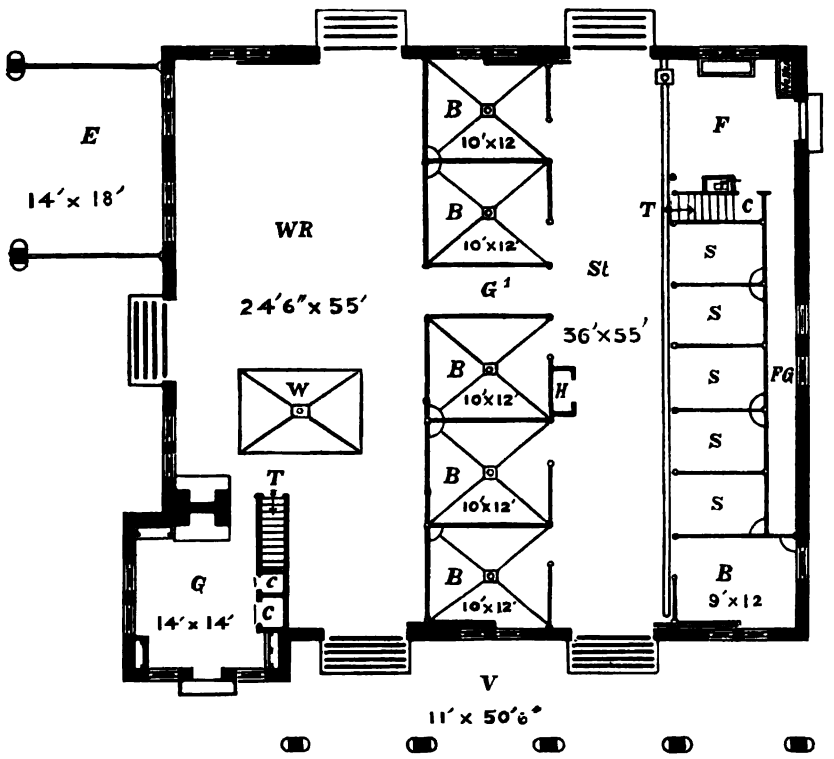
Amerikaniſches Stallgebäude mit Wagen-Remiſe und Wohnräume für das Stallperſonal.

Seite zu und nicht einmal immer in einer geordneten Reihe. Manche haben die Neigung, ſoweit wie möglich zurückzutreten, ſodaß ihre Hinterhand den Gang verengt, andere ſcharren mit Vorliebe die Streu zurück ſoweit ſie irgend können, ſo daß es faſt die Hauptarbeit der Wärter bildet, dieſen Gang ſauber zu halten.

Am richtigſten und beſten wird ein Pferd aus ſeiner Seitenanſicht beurteilt. Will man daher ein ſolches beſehen oder anderen vorführen, ſo muß es herausgeſtellt, d. h. auf den Gang genommen werden. Dieſer iſt in unſerer Zeichnung 2,10 m breit (in Städten muß man ſich oft mit 1,50 m behelfen!), aber dennoch bietet er bei weitem nicht Raum genug, um einen richtigen Standpunkt für die Be-

sichtigung zu gewinnen; denn die Gangbreite reicht nicht aus, um das Pferd quer in dieselbe zu stellen. Stellt man dasselbe dagegen nach der Längenaxe, so läuft es Gefahr, von den anderen Pferden geschlagen zu werden; viele Pferde, die man deshalb nicht „Schläger" zu nennen braucht, können nämlich nicht leiden, daß ein anderes Pferd sich ihnen von hinten nähert, dabei kann sogar den Personen Gefahr drohen. Jede Annäherung an das im Stande stehende Pferd muß über-

Fig. 99.

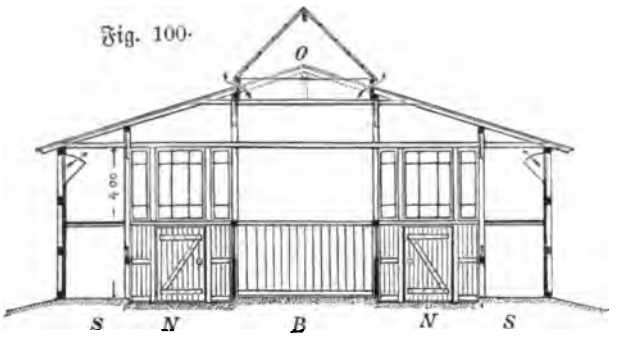


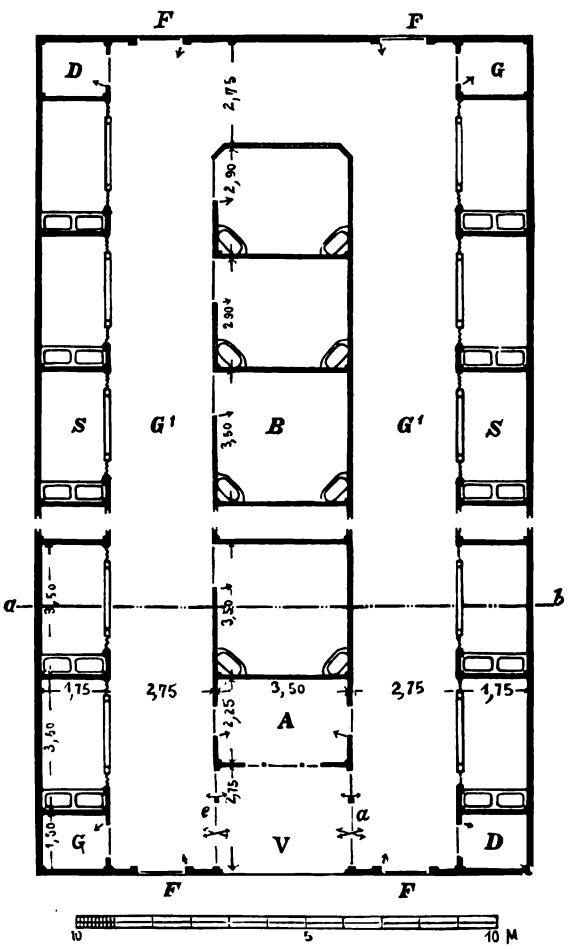
B Box. C Closet. E Gedeckter Eingang. F Futterkammer. Fg Futtergang. G Geschirrkammer. G¹ Gang. H Heuschlauch. S Stand. St Stall. T Treppe. V Vorplatz. W Waschplatz. WR Wagenremise.

Grundriß zu Fig. 99.

haupt von hinten, d. i. von der gefährlichsten Seite erfolgen; die Wärter sind daher gewohnt, dasselbe vor der Annäherung anzurufen und beiseite treten zu lassen. Ein bösartiges, aufgeregtes Pferd wird aber trotzdem immer eine Gefahr bleiben — namentlich für den Fremden. Der Herr oder die Herrin, die sich dem

Fig. 100.





A Aufsicht. B Box. D Dunglege. F Notthür, darüber Fenster. G Gerätte. G¹ Gang. N Notthür. O Oberlicht. S Stand. V Vorhalle.

Ausstellungsstall, System Bückmann.

Pferde nähern wollen um dasselbe zu liebkosen oder ihm Leckerbissen zu geben, können dies kaum ausführen, ohne sich die Kleider zu beschmutzen.

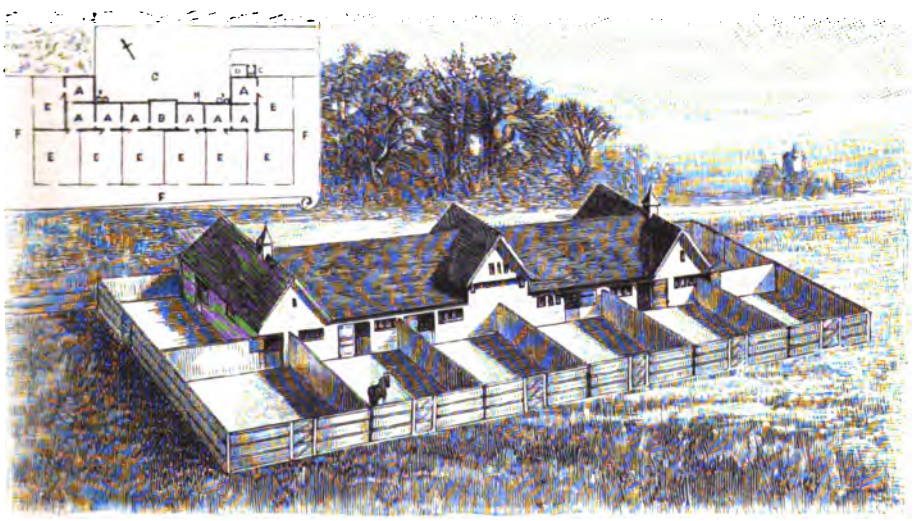
Das alles sind Nachteile, die wohl kaum durch den einen Vorteil aufgewogen werden, daß die Reinhaltung des Stalls für den Wärter äußerst bequem ist. Aufgabe des Architekten ist es daher, zu prüfen ob nicht durch eine veränderte Einteilung des Stalles jene Übelstände zu beseitigen oder wenigstens zu mildern sind."

Die nahe liegenden Einwendungen gegen sein System will Herr Bückmann dadurch gegenstandslos machen, daß er die aus Monier-Konstruktion (dünne Eisenstäbe in Zementmörtel eingeschlossen) bestehenden Trennwände mit einer zweckmäßigen Polsterung versieht, die den Stand gegen den Gang abschließenden Lattirbäume so einrichtet, daß sie sowohl am Kopfende wie auch am Schwanzende des Pferdes

mit einem Griff bequem niedergelegt werden können und schließlich behufs Zusammenhaltung der Streu eine noch im Gange liegende 10 cm hohe und ebenso breite Schwelle anbringt. Letztere soll dem Pferde auch das Hinauswälzen erschweren und ihm einen erwünschten Halt beim Aufstehen gewähren. Um die Dicke des Streubettes, also etwa 20 cm, müßte dann überdies der Standboden gegen die Schwelle vertieft werden.

Ich gestehe, daß mir die vorbeschriebene Einrichtung in gewöhnlichen Stallungen aus mehreren Gründen nicht empfehlenswert erscheint. Zunächst bleibt zu

Fig. 101.

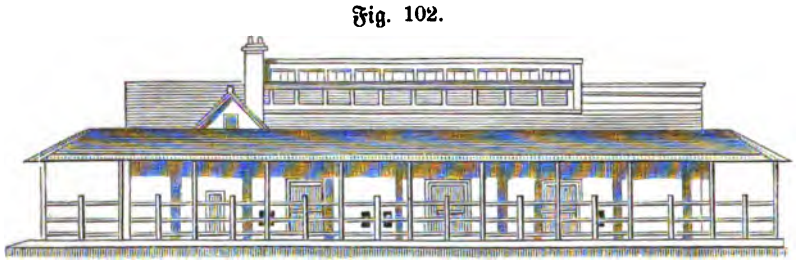


Englischer Gestüts-Stall.

beachten, daß sie überhaupt nur für sehr ruhige, bezw. streng beschäftigte Pferde verwendbar ist. In Luxusställen gehören aber solche Tiere zu den seltenen Ausnahmen. Weiter pflegen die Pferde in derartigen Stallungen Sommer und Winter unter Decken zu stehen. Die „Seitenansicht" käme also auch bei dem Bückmannschen System nicht zur Geltung. Außerdem muß ich bemerken, daß ich noch nie einem Pferdsmann begegnet bin, der das Hinterteil des Pferdes als eine „nichtssagende Seite" bezeichnet hätte. Bliebe schließlich noch die geminderte Gefahr für den Wärter. Dieser angebliche Vorteil verliert aber viel an Bedeutung, wenn man berücksichtigt, daß böse Schläger auch durch die Bückmannsche Einrichtung nicht unschädlich gemacht werden und — wie die tägliche Erfahrung in

allen Kavallerie- und Rennſtallungen lehrt — nur einigermaßen gewandten und energiſchen Leuten auch im Umgange mit ſchwierigen Pferden kaum je etwas zuzuſtoßen pflegt. Alles in allem genommen, erſcheinen mir daher die gebotenen Vorteile dieſes neuen Syſtems für gewöhnliche Stallungen zu gering, um durch eine radikale Umgeſtaltung unſerer altbewährten Stalleinrichtungen erkauft zu werden. Anders verhält ſich aber die Sache, wenn es ſich um die Errichtung

Fig. 102.

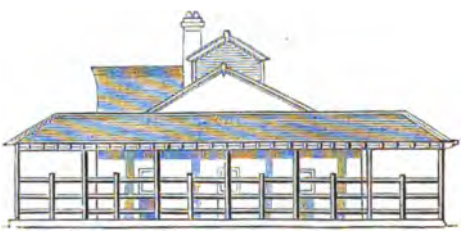


Engliſches Stallgebäude.

Fig. 103.

Haupteingang.

Fig. 104.



Rückwärtige Schmalſeite.

von Ausſtellungsſtällen handelt. In ſolchen Stallungen muß Rückſicht auf das große Publikum genommen werden, das ſich allerdings gerne an der Seitenanſicht der ausgeſtellten Pferde erfreuen würde. Dieſem Bedürfnis könnte meines Erachtens durch Einführung des Bückmannſchen Syſtemes um ſo leichter abgeholfen werden, als ja die Ausſtellungen nur wenige Tage zu dauern pflegen und während dieſer Zeit in jedem Stalle ſtets eine zahlreiche Wachmannſchaft mit der Beaufſichtigung der Pferde betraut iſt.

Figur 101 zeigt einen engliſchen Geſtütsſtall. Die Zufahrt zu dieſem Stall erfolgt von Norden aus bei dem Punkte G. Im übrigen hat der Platz eine ſanfte Neigung gegen Süd-Weſt, auch genießt derſelbe Schutz gegen die von Nord-Oſt kommenden Winde. Ein beſonderer Vorteil dieſer Anlage iſt, daß die Sonne von früh bis abends Zutritt zu den Boxen und Laufhöfen hat. Für die Aufnahme der

Pferde befindet sich bei B ein größerer Raum. Von hier aus werden sie zu ihren resp. Boxen A geführt, die sämtlich 14 Fuß im Viereck messen. Zu jeder Box gehört ein Laufhof (E) in der Größe von 30 Fuß zu 23 Fuß. Alle Boxen stehen mitelst einer Thür in Verbindung mit dem gemeinsamen, geräumigen und von einigen Bäumen beschatteten Paddock F.

Bei größeren Stallungen kaum zu vermissen ist eine längs des ganzen Gebäudes sich erstreckende, gedeckte, jedoch nach der Außenseite eingefriedigte Bahn zum Bewegen der Pferde bei schlechten Witterungsverhältnissen.

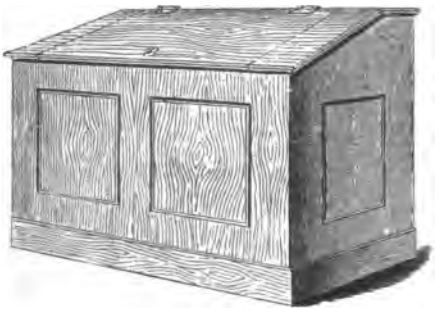
Wie aus den Fig. 102, 103 und 104 ersichtlich ist, münden alle Thüren des hier abgebildeten in Parallelogrammform aufgeführten Stallgebäudes auf eine solche Bahn aus. Daß diese Thüren zum Schieben eingerichtet sein müssen, versteht sich von selbst. Der Haupteingang ist bei der mit einer Uhr versehenen Schmalseite des Gebäudes (Fig. 103). Erhellt wird der Stall durch Oberlicht, das gleichzeitig zu Ventilationszwecken verwendet wird.

Inwendig zweckmäßig eingerichtet und mit zahlreichen Boxen versehen, nähert sich das hier beschriebene Stallgebäude, soweit dies überhaupt möglich ist, dem von jedem Pferdefreunde angestrebten Ideale.

Die Futterkammer.

Mit der Einrichtung der Futterkammer pflegt man es im allgemeinen nicht besonders genau zu nehmen. In kleineren Ställen begnügt man sich sogar meistens

Fig. 105.



Haferkiste.

damit, eine mehr oder weniger praktische Haferkiste (Fig. 105) in einer Ecke des Stalles aufzustellen. Natürlich *kann* das Futter auch bei so primitiver Einrichtung rein und wohlschmeckend erhalten werden; aber daß eine praktisch angelegte,

mit allen Hilfsmitteln der Neuzeit ausgerüstete Futterkammer, ganz abgesehen von der größeren Eleganz, sehr förderlich für die Nettigkeit und Reinlichkeit des Stalles ist, bedarf wohl keines Beweises.

Was nun die Einrichtung einer solchen Futterkammer betrifft, muß dieselbe damit beginnen, daß in einem abgesonderten, mit dem Stalle und eventuell auch mit dem Heuboden in Verbindung stehenden Raume, ein sogenannter Futterkasten

Fig. 106.

Fig. 107.

Haferschlauch.

Fig. 108.

Selbstthätiger Hafer-Reinigungs-Apparat.

aufgestellt wird. Die Konstruktion dieser Kasten oder Schläuche wird von Hochwächter wie folgt beschrieben:

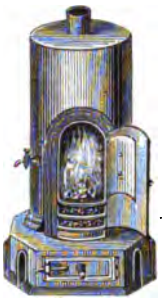
„Das bereits ausgesiebte Futter wird in einem großen Kasten, besser noch in einer verschließbaren, luftigen Kammer, über dem Stalle aufbewahrt. Von dort führt aus einer am Fußboden angebrachten Öffnung eine Zinkröhre, eventuell ein hölzerner Tubus, ein Trichter (Fig. 106 und 107) in den Stall hinab. Das Ende derselben bildet ein kleines Knie, welches eine Klappe zum Verschließen hat. Angebrachte Schieber, welche 1/2 oder 1 Liter abmessen, sind unten in dazu gemachten Einschnitten eingepaßt, und geben das jedesmal auslaufende Futterquantum an. Diese Kasten oder Röhren kann man, wenn erforderlich, ganz in die Mauer einlassen und verputzen, oder mit Holz verschlagen, so daß dieselben gar

nicht bemerkbar sind, und die untere Klappe des Knies mit der Wand gleich liegt. Die Schieber zum Abwiegen der Futterration sind am besten von starkem Eisen, vorn etwas zugeschärft, anzufertigen. Hat man eine größere Bodenlokalität, so kann man verschiedene solcher Röhren zu den unterschiedlichen Futtersubstanzen anbringen, wobei selbstverständlich für den Häcksel sich größere Dimensionen notwendig machen, da dieser bei seiner Leichtigkeit im Niederfallen durch enge Röhren gehindert würde."

Fig. 109.

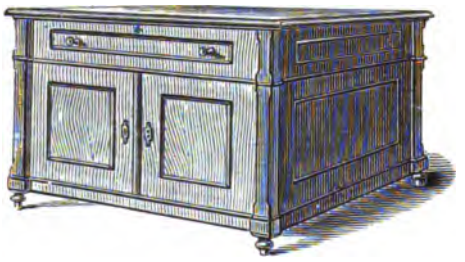
Ofen für Putz- und Geschirrkammern.

Fig. 110.



Ofen für Putz- und Geschirrkammern.

Fig. 111.



Kasten für die Pferdedecken.

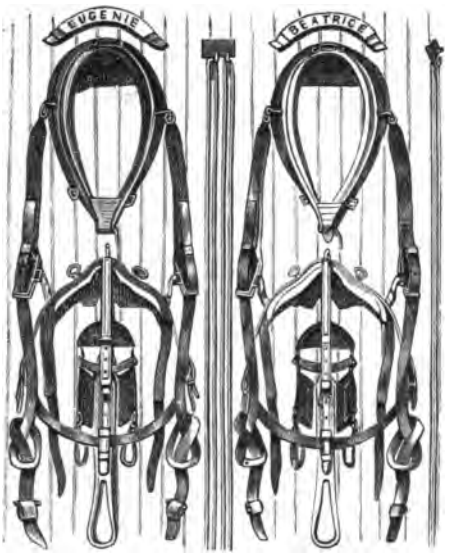
Fig. 108 stellt einen selbstthätigen Hafer-Reinigungs-Apparat amerikanischer Konstruktion dar, welcher den Hafer besser als das von Menschenhand in Bewegung gesetzte Sieb von allen minderwertigen Körnern, Unkrautsamen, Staub u. dgl. befreien soll. Die Patent-Inhaber sind O. C. Cleave & Co., 211 und 213 Wabash Avenue, Chicago.

In größeren Stallungen wird man außer einer praktisch eingerichteten Futterkammer ein mit einem geräumigen Kessel versehenes Lokal zum Kochen des Wassers und gewisser Futtermittel nicht entbehren können. Ist keine Wasserleitung vorhanden, wird man dort eine Pumpe oder ein größeres Wasserreservoir aufstellen müssen.

Die Sattel- und Geschirrkammer.

Eine zweckmäßig eingerichtete Geschirrkammer ist unentbehrlich für jeden, auch den kleinsten Stall, denn, wie wohl hier und dort gebräuchlich, die Geschirre im Stall selbst zu verwahren, führt schnell zum vollständigen Ruin dieser wertvollen Bestandteile des Inventariums. Es hat das seine Erklärung in der schädlichen Einwirkung der Stalldünste, die nicht nur dem Leder seinen Glanz und seine Haltbarkeit raubt, sondern auch in kürzester Zeit den Metallbeschlag unscheinbar macht. Aus denselben Gründen muß angeraten werden, die Geschirr-

Fig. 112.



Geschirrträger.

kammer, wenn möglich, nicht in unmittelbarer Verbindung mit den Stallräumen anzulegen. Kann die Kammer infolge besonderer Lokalverhältnisse nicht durch andere Räume, einen Gang, eine solide Mauer u. drgl. vom Stalle getrennt werden, so ist es weit besser, sie in ein abgesondertes Gebäude unterzubringen. Die hierdurch entstehende Mühe, die in Gebrauch stehenden Geschirre hin und her tragen zu müssen, wird reichlich durch eine geringere Sattlerrechnung aufgewogen.

Die Luft in jeder Geschirrkammer soll mäßig warm und trocken erhalten werden, damit das Leder keine Sprünge bekomme und die Metallbestandteile nicht anlaufen oder rosten. Es wird somit in den meisten Lokalitäten notwendig sein,

Fig. 113.

Zaum-

Fig. 114.

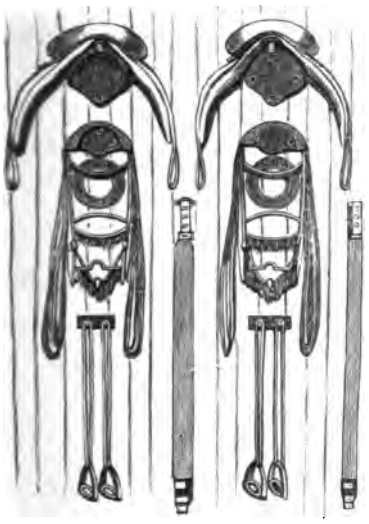
Kammdeckel-

und

Fig. 115.

Kummetträger.

Fig. 116.



Sättel- und Zaumträger.

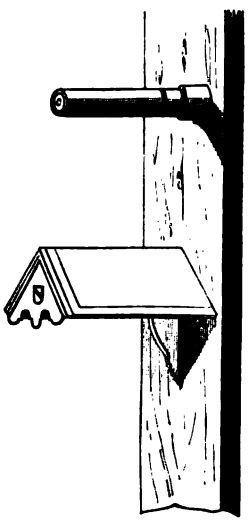
Fig. 117.

Träger für Herrensättel.

Fig 118.

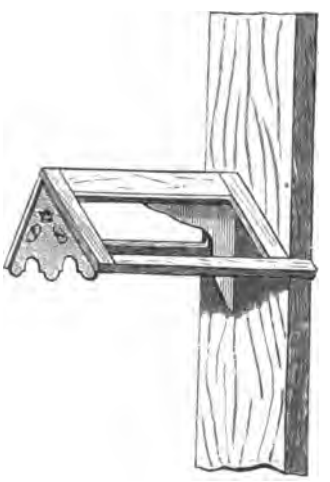
Träger für Damensättel.

Fig. 119.



Hölzerner Sattel- und Zaumträger.

Fig. 120.



Hölzerner Satteliträger.

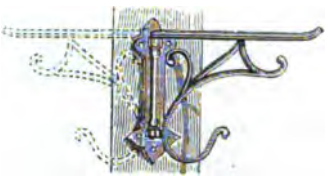
entweder einen offenen Herd oder einen Ofen zweckmäßiger Konstruktion in der Kammer aufzustellen. Ganz unerläßlich ist aber das Heizen der Putzkammern. Wo also kein, die ganze Stallanlage umfassendes Warmwasserheizsystem vorhanden,

Fig. 121.

Fig. 122.

Zaum- und Zügelträger.

Fig. 123.



ist in der Geschirr- und Putzkammer ein Ofen aufzustellen, welcher so eingerichtet sein muß, daß stets heißes Wasser zur Verfügung steht.

Fig. 124.

Geschirrschrank.

Der auf Seite 165 abgebildete Ofen (Fig. 109) ist eigens für Putz- und Geschirrkammern konstruirt. Derselbe besteht aus Eisen, eignet sich für jede Art von Brennmaterial und hat im oberen Teil ein kupfernes Wassergefäß mit Ablaßhahnen.

Solche Öfen liefert die Firma R. Ph. Wagner in Wien in zwei Größen, zum Preise von 40 resp. 50 fl. österr. Währung. Sehr empfehlenswert sind auch die mit Wasserreservoir versehenen eisernen Öfen englischer Konstruktion (Fig. 110.)

Die Notwendigkeit, für reine und trockene Luft in den Geschirrkammern zu sorgen, wird auch zu der Anlage von einigen Ventilen in der Nähe der Decke führen. Gegen das Eindringen der Sonnenstrahlen, die besonders dem lackirten Leder Schaden zufügen, und außerdem die überall ihre Spuren hinterlassenden Fliegen herbeilocken, schützt man sich durch Gardinen aus dichtem, dunklen Zeug, oder auch durch Fensterläden.

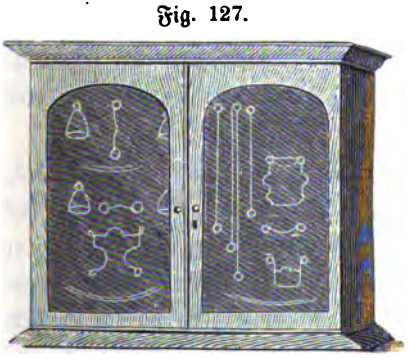
Fig. 125.

Peitschen-Rolle.

Fig. 126.

Peitschenständer.

Fig. 127.

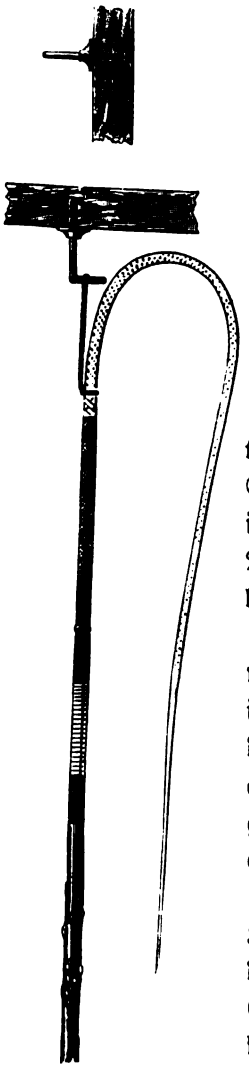


Kasten für Gebisse, Steigbügel u. dgl.

Längs des oberen Teiles der Wände wird ein breites Fach angebracht, auf dem während des Sommers die Winterdecken, und während des Winters die Sommerdecken ihren Platz erhalten. Noch zweckmäßiger ist es natürlich, die Decken in einem eigenen Kasten (Fig. 111) aufzubewahren. Nur kostet ein solcher laut R. Ph. Wagners Preisliste zwischen 75 bis 105 fl. österr. Währ., und dürften sich deshalb sehr viele Pferdebesitzer veranlaßt sehen, den billigeren Fächern den Vorzug zu geben.

Die Geschirre werden in der Art wie Fig. 112 anschaulich macht, auf Geschirrträger von Holz oder Gußeisen aufgehängt. Die Form dieser Geschirr-

Fig. 128.



Peitschenhaken.

Fig. 129.

Putztisch.

träger geht aus den Fig. 113, 114 u. 115 hervor. Für die Sättel und Zäume empfehlen sich Träger irgend einer der in Fig. 116, 117, 118, 119 und 120 dargestellten Formen. Der größere Satteltäger (Fig. 118) ist für Damensättel bestimmt.

Die Zäume, welche nicht unter den Sätteln Platz finden, werden am zweckmäßigsten auf Zaum- und Zügelträger der in Fig. 121, 122 und 123 sichtbaren Form aufgehängt. Da diese Träger so konstruirt sind, daß sie gegen die Wand zu aufgeschlagen oder gedreht werden können, empfehlen sie sich ganz besonders in solchen Lokalitäten, wo man auf Raumersparnis bedacht sein muß.

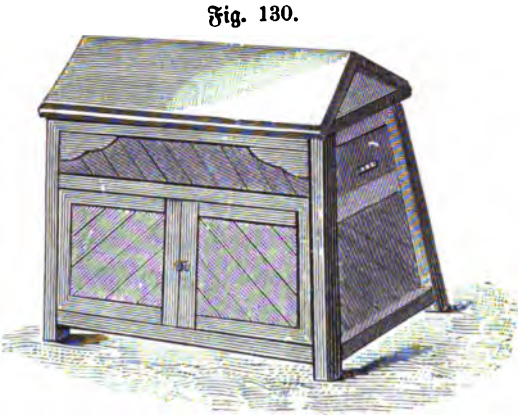
Wo Gala-Geschirre im Gebrauch stehen, pflegt der Kostenpunkt nicht schwer ins Gewicht zu fallen. Man sieht deshalb in solchen Etablissements stets große, inwendig mit Geschirrträger versehene Glasschränke (Fig. 124), in denen die kostbaren Geschirre, geschützt gegen Staub, Fliegen u. dergl., aufbewahrt werden. In Ermangelung von Schränken müssen die besseren Sachen mit Tüchern zugedeckt werden.

Bei dieser Gelegenheit sei erwähnt, daß die peinliche Reinlichkeit, welche in jeder Geschirrkammer herrschen soll, sehr dadurch gefördert wird, wenn man die Wände der Kammer mit glasirten Steingutplatten bekleidet, und Marmor- oder

Steinplatten zum Fußboden nimmt. Recht praktiſch iſt auch eine Bekleidung der Wände mit Eichenholz, welches ſowohl des netteren Ausſehens als der ſo erzielten Reinlichkeit wegen ſtets mit Ölfirnis angeſtrichen werden ſollte.

Zum Aufhängen der Peitſchen verwendet man gedrechſelte Rollen aus Holz (Fig. 125), falls man nicht eigene Peitſchenſtänder aus Holz oder Eiſen (Fig. 126) vorzieht. Irgend eine dieſer Vorrichtungen iſt aber abſolut notwendig, denn werden die Peitſchen nur in die Ecke geſtellt, oder — was auch in liederlich gehaltenen Etabliſſements vorkommt — auf einen in die Wand eingeſchlagenen Nagel aufgehängt, ſo verlieren Stock und Bogen bald ihre urſprüngliche hübſche Form. Peitſchen, die längere Zeit hindurch nicht gebraucht werden, hängt man am zweckmäßigſten in der Weiſe auf, wie Fig. 128 angibt. So hängend, behalten der Bogen

Fig. 130.



Derſelbe Tiſch zum Putzen des Geſchirres aufgeklappt.

Fig. 131.

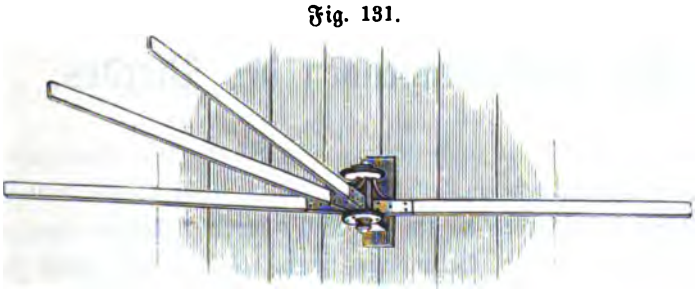
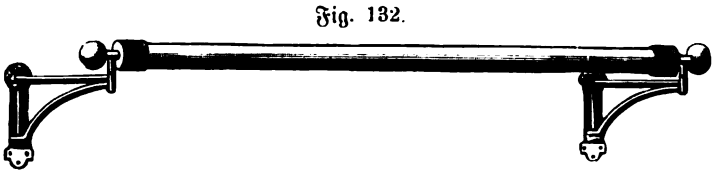


Fig. 132.



Vorrichtungen zum Trocknen naſſer Decken.

und der Schlag der Peitſche jahrelang ein neues Ausſehen. Die engliſchen Sattler pflegen daher auch ſtets ſich ſolcher Peitſchenhaken zu bedienen. Die kleine Schnur

mittelst welcher die Peitsche an dem Haken befestigt wird, fällt in der Auslage kaum auf.

Was die Verwahrung der nicht im täglichen Gebrauch stehenden Stahlsachen — wie Gebisse, Kinnketten, Steigbügel, Sporen u. s. w. — betrifft, ist unter allen Verhältnissen anzuraten, hierzu einen kleinen, einfachen Glaskasten (Fig. 127) anzuschaffen. Das Innere dieses Kastens kann ohne nennenswerte Unkosten mit irgend einem dunklen Stoff bekleidet werden, und trägt dies sehr dazu bei, demselben ein elegantes Aussehen zu verleihen.

Soll die Sattelkammer auch zum Putzen des Reit- und Fahrgeschirres verwendet werden — was natürlich aus Reinlichkeitsrücksichten, wenn nur irgend möglich, zu vermeiden ist — muß daselbst noch ein großer Putztisch aufgestellt werden. Eine sehr praktische Konstruktion für einen solchen Tisch ist in Fig. 129 und 130 dargestellt. Wie aus diesen Zeichnungen hervorgeht, kann der Tisch, der auch mit Fächern und Schubläden zum Verwahren der Putzrequisiten versehen ist, gleichzeitig als Geschirr- oder Sattelbock gebraucht werden.

Einige Vorrichtungen zum Trocknen naß gewordener Decken (Fig. 131 und 132) vervollständigen die Einrichtung des zum Putzen der Stallutensilien verwendeten Raumes.

Fünftes Kapitel.

Die Stalluntugenden des Pferdes.

Buffon hat den Ausspruch gethan, „daß das Pferd im Naturzustande nicht böse, sondern nur stolz gewesen.“ Mit demselben Recht könnte man behaupten, daß die Unarten des Pferdes in den meisten Fällen nur Folgen einer unverständigen Erziehung und rohen Behandlung seien. Damit soll jedoch keineswegs bestritten werden, daß Erblichkeit, Mangel an Beschäftigung, zu knappe Rationen und Rachsucht sehr oft Anlaß zu den Untugenden geben, die wir beim Pferde bemerken, und die stets sein Wohlbefinden beeinträchtigen, ja selbst seinen Wert mehr oder weniger herabsetzen können.

Eine der schwersten Stalluntugenden des Pferdes ist

Das Koppen (Krippenbeißen, Aufsetzen, Luftschnappen).

Wie jedem, der mit Pferden zu thun gehabt, bekannt ist, besteht das Koppen darin, daß die Pferde Luft verschlucken, und dann mit einem hörbaren Tone

wieder ausstoßen. Es kann dies entweder so ausgeführt werden, daß die Pferde mit den Schneidezähnen auf irgend einen harten Gegenstand (die Krippe, die Scheidewand, die Halfterkette, das eigene Knie u. s. w.) aufsetzen (Krippenbeißer, Aufsetzer), oder auch ohne jeglichen Stützpunkt nur den Kopf gegen die Brust beugen (Luftschnapper, Windkopper). Bei der letzteren Art des Koppens gelangt mehr Luft in den Magen, als beim Aufsetzen, weshalb auch Luftschnapper häufiger als Krippenbeißer von Windkolik heimgesucht werden.

Die gewöhnlichen Ursachen des Koppens sind: das Beispiel anderer Pferde, Mangel an Beschäftigung, Stehen auf nacktem Boden, zu knappe Rationen, Rücksichtslosigkeit beim Putzen, wodurch die Tiere zum äußersten gereizt nach der Krippe schnappen, schlechte Verdauung, unbeschlagene hölzerne Krippen, häufiges Hochbinden, unbefriedigtes Salzbedürfnis u. s. w.

Es gibt Fachmänner, die behaupten, daß das Koppen dem Pferde durchaus nicht schade. Meine Erfahrung hat mir gerade das Gegenteil gelehrt, und obgleich ich mehr als einen passionirten Kopper auf der Rennbahn und auf der Jagd sehr Tüchtiges habe leisten sehen, glaube ich dennoch behaupten zu können, daß kein Kopper gesund zu nennen ist. Ich berufe mich hierbei auf die allgemein bekannten Thatsachen, daß das Koppen die Pferde reizbar macht, Unordnungen in den Verdauungswerkzeugen hervorruft und allmählich sogar schwächend auf den Organismus einwirkt. Ein Kopper ist deshalb auch meistens mager, seine Haut liegt fest auf den Rippen, die Augen sind entweder übermäßig feucht, oder ungewöhnlich trocken, und die Muskeln am Kopfe scheinen zusammengezogen.

Obgleich es somit sehr wünschenswert sein muß, den Kopper baldmöglichst von seiner üblen Angewohnheit zu befreien, gibt es doch leider zur Zeit noch kein unfehlbares Mittel gegen dieselbe. Das Pferd durch Anwendung energischer Zwangsmaßregeln am Koppen zu verhindern, bietet wohl keine besonderen Schwierigkeiten, damit ist aber meistens auch alles erreicht, was zu erreichen ist, denn kurirt wird das Pferd so nicht. Zwangsjacken sind eben keine Heilmittel.

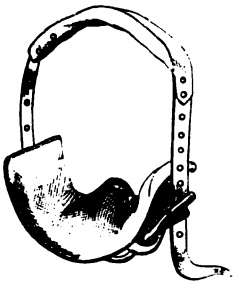
Am günstigsten stehen die Aussichten für eine wirkliche anhaltende Beseitigung des Übels selbstverständlich bei jungen Tieren, die erst seit kurzem die Symptome desselben gezeigt haben. Hier reicht es oft schon hin, die Krippe auf den Boden zu stellen, oder auch den Delinquenten aus einem Freßbeutel zu füttern, in welchem Falle die Krippe ganz zu entfernen ist. Setzt aber das Tier nicht nur auf die Krippe, sondern auf alle erreichbaren festen Gegenstände, wie Latierbäume, Standwände u. s. w. auf, so ist es das Geratendste sogleich zu einem praktischen Koppriemen zu greifen. Ein solcher ist z. B. der englische Anti-Crib-Biter (Fig. 133), welcher von James Plant u. Comp. in Hannover bezogen

werden kann. Etwas billiger ist der in Fig. 134 abgebildete Riemen, der ebenfalls bei Plant vorrätig zu sein pflegt. Beide diese Riemen haben an dem Punkte, wo sie die Kehle berühren, ein der Rundung der Kehle angepaßtes zungenförmiges,

Fig. 133.

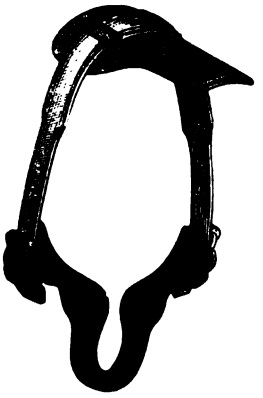
Anti-Crib-Biter.

Fig. 134.



Koppriemen.

Fig. 135.



Französische Krippensetzerhalfter.

ca. 10 cm langes, mit Leder bekleidetes, starkes Eisenblech, welches für gewöhnlich nach hinten, bei schlimmen Koppern aber auch nach vorne gerichtet wird. Der Zweck dieser Zunge ist das Herabdrücken des Kehlkopfes und somit auch ein Heben und Öffnen des Schlundkopfes zu verhindern, wodurch das Koppen absolut unmöglich gemacht wird. Zum Schutze der Mähne sind die Riemen am oberen Halsteile weich gepolstert. Beim Anti-Crib-Biter besteht der Nackenteil sogar aus einem kleinen, elastischen, gut gefütterten Kummet aus Gummi. Sowohl dieser, als der vorher beschriebene Riemen, hindern das Pferd nicht beim Fressen und können deshalb stets am Halse gelassen werden.

Fig. 136.

Bügelbeißkorb.

Ganz derselbe Zweck läßt sich mit der neuartigen französischen Krippensetzer-Halfter (Fig. 135) erreichen. An dem zum Schutz der Mähne bestimmten ledernen Oberteil dieser Halfter befinden sich zwei Schlitze durch welche der Nackenriemen der Stallhalfter durchgezogen wird. So befestigt, läßt sich die Krippensetzer-Halfter kürzer oder länger schnallen. Anfangs darf sie nur in das erste Loch auf beiden Seiten geschnallt werden. Allmählig aber ist der Druck zu verstärken, bis sich die innere Fläche des unteren, aus Kautschuk angefertigen Halsteiles der Halfter an die Schlundkopfdrüsen anlegt.

In England gebraucht man auch vielfach eine Halfter mit offenem Bügelbeißkorb für Krippensetzer (Fig. 136 u. 137). Wie aus den Abbildungen ersichtlich ist, kann das Pferd mit diesen Vorrichtungen wohl das Futter mit den Lippen erfassen, aber unmöglich die Krippe mit den Zähnen erreichen. Leider helfen solche Halfter nur so lange, als das Pferd nicht auf den Kniff des Luftschnappens gekommen ist. In letzterem Falle soll sich indessen die in Fig. 138 und 139 abgebildete „Anti-Cribbing and Windsucking Muzzle“ bestens bewährt haben.

Fig. 137.

Bügelbeißkorb.

Zu den ganz verwerflichen Vorrichtungen gegen das Koppen zähle ich den einfachen Koppriemen, sowie alle solche Hilfsmittel, die dem Tiere das Laster durch Stechen oder sonstiges Verwunden austreiben sollen.

Der einfache Koppriemen (Fig. 140), welcher, um wirksam zu sein, fest zugeschnürt werden muß, bringt eben deshalb große Gefahren für die Gesundheit des Pferdes mit sich. Es soll nur der Mensch einmal erproben, welche Empfindungen eine steife, möglichst fest um den Hals geschnürte Binde bei ihm hervorruft. Er wird dann einsehen lernen, daß der Koppriemen leicht Anlaß zu Gehirnkongestionen, Augenentzündungen u. dgl. m. geben kann. Außerdem muß ein solcher Riemen während der Futterzeit ab-

Fig. 138.

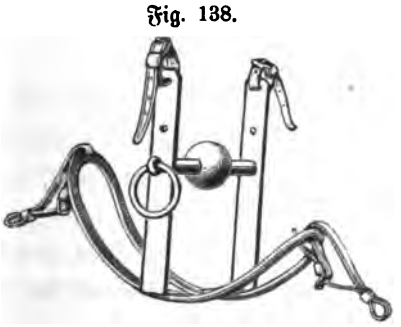
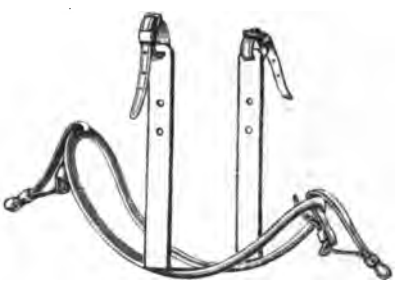


Fig. 139.



Anti-Cribbing and Windsucking Muzzle.

genommen werden, und wer da weiß, mit welch krankhafter Begierde eingefleischte Kopper jede Gelegenheit zum Fröhnen ihres Lasters ergreifen, kann sich keine Illusionen darüber machen, daß das von dem lästigen Riemen befreite Pferd, anstatt ruhig zu fressen, nur darauf bedacht sein wird, das Versäumte nachzuholen.

Unter den durch Stechen wirkenden Vorrichtungen haben die englische Krippensetzer-Halfter (Fig. 140) und der Apparat von A. Burdajewics (Fig. 142), die größte Verbreitung gefunden. Bei ersterer dringen dem Pferde, sowie es aufsetzt, eiserne Spitzen in die Schnauze, bei letzterem ist es der Kehlgang, welcher verwundet wird. Obgleich ich nun nicht bestreiten will, daß ein beginnender Kopper durch den hierdurch verursachten Schmerz von der noch nicht eingewurzelten Unart abgeschreckt werden kann, darf ich doch nicht verschweigen, daß der Effekt bei längerem Bestehen des Übels durchaus kein heilsamer ist. Die Pferde bekommen sehr schmerzhafte, oft von bedeutenden Anschwellungen begleitete Wunden und koppen trotzdem weiter, so gut oder so schlecht es eben geht; außerdem müssen

Fig. 140.

Einfacher Koppriemem.

Fig. 141.

Englische Krippensetzerhalfter.

diese Vorrichtungen während der Futterstunden entfernt werden. Ein beständig und dadurch auch möglichst zuverlässig wirkendes Hilfsmittel bieten sie also nicht.

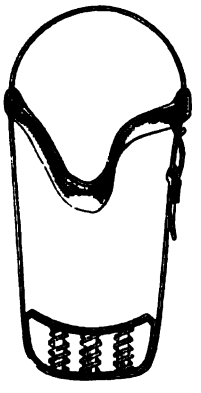
Luftkopper, besonders wenn sie noch nicht verhärtete Sünder sind, lassen sich mitunter durch Anwendung der Güntherschen Koppröhre (Fig. 143) kuriren. Dieses, wie eine gerade Fohlentrense geformte, hohle und mit Löchern versehene Instrument, wird in die Stallhalfter eingelegt und dem Pferde während des Aufenthalts im Stalle beständig im Maul gelassen. Die Wirkung beruht darin, daß die große Menge Luft, welche beim Koppen durch die Löcher des Mundstücks ins Maul strömt, dem Tiere seinen Spaß verdirbt. Das Mittel muß aber sehr bei Zeiten angewendet werden, wenn's helfen soll.

Sonstige hie und da mit Erfolg gegen beginnendes Krippensetzen angewendete Mittel sind: eine ca. 1½ Zoll breite und ¼ Zoll dicke Eisenstange 3 Zoll ober

der Krippenwand zu befestigen, alle vom Pferde mit dem Maul zu erreichende Holzteile mit Teer-Firniß oder Paraffinöl (letzteres einmal täglich) zu bestreichen oder auch Kalkanstrich hierzu zu verwenden.

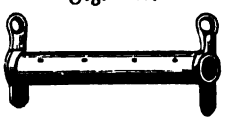
Schließlich sei noch erwähnt, daß strenge Arbeit, Einteilung der täglichen Futterration in viele (6—8) kleinere Portionen, reichliche, gute Streu, etwas schmackhaftes Haferstroh zum Zeitvertreib während der langen Nachtruhe, und

Fig. 142.



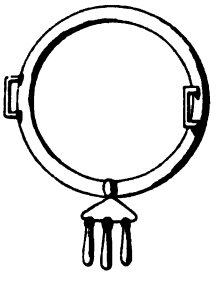
Burdajewics's Apparat.

Fig. 143.



Günthersche Koppröhre.

Fig. 144.



Fohlentrense.

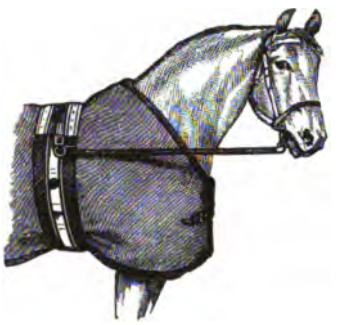
bei Tag eine runde, mit Anhängsel versehene, englische Fohlentrense (Fig. 144) dem Kopper zur Zerstreuung in das Maul gelegt, oft zum Ziele führen, ohne daß andere Hilfs- oder Zwangsmittel ergriffen zu werden brauchen. Selbstverständlich gilt aber auch dies nur mit Bezug auf Anfänger in der ebenso leicht gelernten als schwer zu verlernenden Kunst des Koppens.

Das Zerreißen der Decken.

Gegen diese für das Portemonnaie des Besitzers sehr empfindliche Unart, bietet der Maulkorb ein unfehlbares, nur leider nicht während der Futterzeiten anzuwendendes Mittel. Da nun die gewöhnlichen Maulkörbe das Pferd mehr oder weniger belästigen, dürfte es sich wohl empfehlen, dem altbewährten Mittel, das aus einem zwischen der Halfter und dem Deckengurt befestigten sogenannten Deckenreißerstock besteht (Fig. 145), den Vorzug zu geben. Ein solcher Stock ist oben und unten mit Riemen und Schnallen versehen, so daß er leicht angelegt oder entfernt werden kann.

Recht praktisch ist auch die in England und Frankreich vielfach angewendete Deckenreißerhalfter (Fig. 146), welche, wie aus der Zeichnung ersichtlich, dadurch wirkt, daß der untere, gewöhnlich durch eine Blechplatte verstärkte Lederteil, sich um

Fig. 145.



Deckenreißerstock.

Fig. 146.

Deckenreißerhalfter.

Fig. 147.

Fig. 148.

Kettenbeißkorb gegen das Zerreißen der Decken.

den Unterkiefer des Pferdes legt und so zwischen den Zähnen und der Decke eine unübersteigliche Scheidewand bildet, ohne deshalb das Pferd im Fressen zu behindern.

Die beste Vorrichtung gegen das Zerreißen der Decke dürfte aber doch der in Fig. 147 u. 148 abgebildete Kettenbeißkorb sein. Mit diesem kann das Pferd weder seine Decken zerreißen noch die Holzteile des Standes oder der Box benagen, wird aber im Übrigen von demselben in keiner Weise belästigt.

Die erste Veranlassung zu der hier in Rede stehenden Unart ist nicht selten

in einem, durch Blutschärfe hervorgerufenen, Hautjucken zu suchen. Man wird deshalb vorkommenden Falles gut thun, vorerst zu probiren, ob nicht möglicherweise eine zweckentsprechende tierärztliche Behandlung die Anwendung der erwähnten Zwangsmittel überflüssig machen könnte.

Das sich Festlegen der Pferde im Stande

muß ebenfalls den lästigen Stalluntugenden zugezählt werden. Diese üble Angewohnheit wurzelt meist in einer Ungeschicklichkeit des Pferdes. Der gewöhnliche Verlauf ist, daß das Tier durch Wälzen mit den Hinterbeinen in dem Nebenstand oder vollständig auf dem Rücken, alle viere von sich gestreckt, oder auch quer in dem Stand zu liegen kommt. Bisweilen entsteht die Zwangslage auch dadurch, daß sich das Pferd entweder zu weit nach vorn oder zu weit nach hinten gelegt hat. In allen diesen Lagen ist das Tier aber völlig außer stand gesetzt, sich durch Anstemmen der Füße selbst zu helfen. Ereignet sich ein solcher Unfall während der Nacht und vergehen mehrere Stunden, bevor das Pferd aus der unbequemen Situation befreit wird, sind deshalb stets üble Folgen, wie z. B. lang andauerndes Lahmgehen, Muskelzerrungen u. s. w. zu befürchten. Aus diesem Grunde sollte ein Pferd, das so ungeschickt ist, sich oft festzulegen, womöglich stets unangebunden in einer Box aufgestellt werden. In einem gewöhnlichen Stand kann das unheilbringende Wälzen nämlich nur dann verhindert werden, wenn man das Pferd so hoch und kurz bindet, daß dasselbe sich wohl niederlegen, aber unmöglich den Kopf auf den Boden stützen kann. Wie beeinträchtigend dies aber auf die dem Tiere nach gethaner Arbeit zu gönnende Bequemlichkeit einwirken muß, liegt auf der Hand.

Sobald der Wärter entdeckt, daß sich sein Pferd festgelegt hat, beeilt er sich, dessen Kopf frei zu machen. Sollten die Halfterketten derartig gespannt sein, daß sie nicht gelöst werden können, muß die Halfter durchschnitten werden. Darauf legt der Wärter einige Stricke oder Riemen um die Füße des Pferdes und versucht dasselbe auf die andere Seite zu drehen. Liegt das Pferd auf dem Rücken, so muß es auf die Seite gelegt werden. Hat es sich dagegen mit gegen die Brust gepreßten Vorderbeinen zu nahe an die Standwand gelegt, so wird es beim Schwanz und bei der Mähne aus seiner hilflosen Lage herausgezogen. Ebenso wird verfahren, falls das Pferd mit dem Kopf unter die Krippe und hart an die Wand gedrückt liegen sollte.

Wenn das Tier eine längere Zeit in einer dieser unbehaglichen Lagen zugebracht hat, pflegt es außer stand zu sein, sich ohne menschliche Hilfe zu erheben. Es werden dann meistens 4 Leute zur Hilfeleistung herangezogen werden müssen.

Einer faßt das Pferd beim Kopf, einer bei der Schulter und die zwei übrigen unterstützen das Hinterteil. Ist das Pferd auf diese Art glücklich wieder auf die Beine gebracht, so wird es nach Kräften beruhigt und dann mit weichen Strohwischen über den ganzen Körper abgerieben. Nachdem dies geschehen, legt man ihm die Decke auf und führt es im Freien eine gute halbe Stunde im langsamen Schritt auf und ab.

Damit ist es aber nicht immer abgethan. In vielen Fällen vergehen mehrere Tage, bevor das Tier seine frühere Gelenkigkeit wieder gewinnt, ja, so mancher brave Gaul hat sich beim Festlegen einen „Knax" fürs ganze Leben geholt. Es ist deshalb immer angezeigt, den Tierarzt zu Rate zu ziehen, falls das Pferd trotz der ihm zuteil gewordenen Hilfe nicht imstand sein sollte, sich auf den Füßen zu erhalten, oder wenn es nach dem Aufstehen längere Zeit hindurch dienstuntauglich bliebe.

Obgleich nicht zu den „Untugenden" des Pferdes gehörend, mag doch der glücklicherweise ziemlich seltene Fall, daß das Pferd bei dem Versuche, sich mit einem Hinterfuße am Kopf zu kratzen, mit diesem Fuß am Halfterriemen hängen bleibt, hier gleich zur Sprache kommen. Selbstverständlich kann das Tier in solcher Lage nur durch schleunige Hilfe vor Schaden bewahrt werden. Meistens wird nichts anderes übrig bleiben, als sofort die Halfter durchzuschneiden. Das beste Schutzmittel gegen Unglücksfälle dieser Art bieten die früher beschriebenen Halfterführungen neuerer Konstruktion.

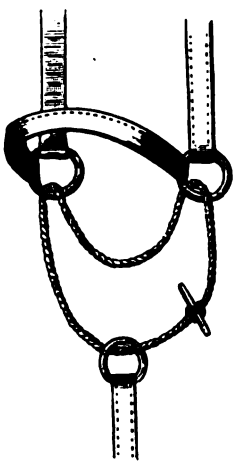
Das Zurücktreten aus dem Stand.

Es gibt Pferde, die, sobald sie es ungestraft thun zu können glauben, so weit aus dem Stand heraustreten, als es die Länge der Halfterriemen gestattet. Diese Unart ist natürlich ganz besonders in Ställen mit doppelten Standreihen durchaus nicht zu dulden.

Obwohl es vorkommen mag, daß das in vielen schlecht gehaltenen Ställen leider noch immer nicht abgeschaffte Verwahren der schmutzigen Streu im Stande, unter der Krippe des Pferdes, die Tiere dazu veranlaßt, sich durch möglichst weites Zurücktreten aus dem verpesteten Stand den Genuß einer reineren Luft zu verschaffen, dürfte doch in den meisten Fällen Übermut, Dummheit, Neugierde oder Widerwille gegen den Halfterzwang als Ursache besagter Unart anzusehen sein. Geduldet darf dieselbe aber, wie gesagt, unter keiner Bedingung werden, denn wenn man sich auch darüber hinaussetzen wollte, daß der Gang beschmutzt wird, kann man es doch nicht gleichgültig hinnehmen, daß sich das Pferd durch das Heraustreten aus dem Stand Beschädigungen seitens seiner Nachbarn aussetzt,

oder daß der straff gespannte Halfterriemen reißen und das Tier dann hintenüber fallen könnte. Es fragt sich nur, welches Mittel gegen diese im schlimmsten Sinne des Wortes üble Angelegenheit zu ergreifen ist. Mit Peitschenhieben richtet man da nichts aus; auch der vielfach beliebte Strick, mit dem man den Stand absperrt, kann schon deshalb nicht empfohlen werden, weil manche Pferde sehr bald Vergnügen daran finden, sich gegen denselben zu scheuern, ja sich förmlich auf ihn zu setzen; und was das Kurzbinden betrifft, verleitet es nur das in seiner Bequemlichkeit gestörte Pferd dazu, mit verdoppelter Kraft an der Halfter und Halfterkette zu zerren. Zweckmäßiger ist es schon, zwischen den Standpfeilern etwas Dornenreisig aufzuhängen oder den Stand durch eine nach aufwärts und rückwärts gerichtete hölzerne Brücke abzusperren. Sicher aber hilft nur eine Halfter, an welcher schlingenförmig ein starker, mit seinen Enden zusammen-

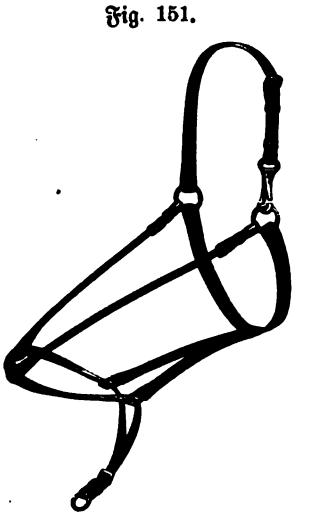
Fig. 149.



Halfter für Pferde, die aus dem Stand zurücktreten.

Fig. 150.

Fig. 151.



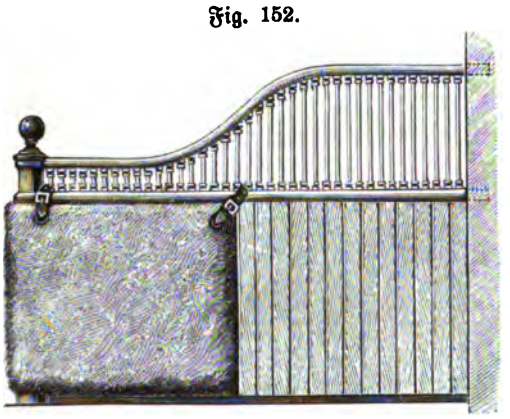
Halfter für Pferde, die aus dem Stand zurücktreten.

gebundener Strick eingezogen ist. In dieser Strickschleife ist die Halfterkette oder der Anbinderiemen eingeführt. Sobald das Pferd nun an der Halfter zieht, drückt der Strick gegen den Unterkiefer, und da dies weh thut, wird das Pferd bald das von Schmerzen begleitete Ziehen und Zerren aufgeben (Fig. 149). Ganz ähnlich und zwar durch einen schmerzhaften Druck auf die Nase, wirkt die in Fig. 150 u. 151 abgebildete Halfter, die außerdem den Vorzug einer gefälligeren und weniger auffallenden Form besitzt.

Das Schlagen an die Standwände und Pfeiler

iſt eine, beſonders bei edlen Pferden keineswegs ſeltene Untugend, welche inſofern ſehr bedenklich erſcheint, als das Pferd durch dieſelbe nicht nur Beſchädigungen an den Sprunggelenken und Füßen ausgeſetzt wird, ſondern auch das Beſchläge ruinirt, die Stallruhe ſtört und zu ewigen Reparaturen Anlaß gibt. Zum Glück kann man dem Tiere dieſe Unart ziemlich leicht abgewöhnen. In den meiſten Fällen hat ſie nämlich keine andere Wurzel, als die Freude an dem durch das Schlagen hervorgerufenen Lärm. Dementſprechend genügt es auch oft, die Standwände und Pfeiler mit Häckſel und Sackleinwand oder einem dicken Teppich

Fig. 152.



Schutzteppich für die Standwände.

Fig. 153.

Schlagkugel.

(Fig. 152) auszupolſtern. Dadurch gerät der Standſchläger in eine ähnliche Lage, wie der Klavierſpieler, der ſich auf einem ſog. ſtummen Pianoforte übt. Solche Übungen werden zuletzt etwas langweilig und iſt es deshalb nicht zu verwundern, wenn der auf Lärmmachen erpichte Schläger ſchließlich das getrübte Vergnügen ganz aufgibt.

Nervöſe, boshafte oder kitzliche Pferde dürften ſich jedoch durch das Auspolſtern ihres Standes kaum im Schlagen ſtören laſſen. Bei ſolchen Tieren hilft weit eher anſtrengende Arbeit, und als letzte Inſtanz die ſogenannte Schlagkugel (Fig. 153). Dieſe Kugel, die ein Gewicht von 1 bis 1½ Kilo hat, hängt an einem ungefähr 30 cm langen Riemen, und wird mittelſt eines gepolſterten Hauptriemens ſo um das Sprunggelenk des Pferdes geſpannt, daß Kugel und Riemen auf der vorderen Fäche des Schienbeins zu liegen kommen. Die Paſſion fürs

Schlagen müßte wahrlich ganz außerordentlich sein, wenn sie nicht ziemlich bald der bei jedem noch so kleinen Schlag in Bewegung gesetzten Kugel weichen sollte.

Wer die mit diesem Strafapparat schwer zu vermeidenden Auftreibungen am Schienbein des Schlägers fürchtet, möge sein Glück mit einer dicht hinter dem Stand an zwei Stricken aufgehängten Strohmatte versuchen. — Daß die durch das Ausschlagen des Pferdes in eine schwankende Bewegung versetzte Matte dem Tiere an das Hinterteil fliegt, und so gelind aufschreckend wirkt, ist unzweifelhaft. Nur bleibt zu bedenken, daß einerseits nicht alle Standschläger in

Fig. 154.

Lange Kette.

Fig. 155.

Kurze Kette.

gerader Richtung nach hinten, sondern sehr viele auch seitwärts gegen die Wände ausschlagen, und andererseits die Matte — manche nehmen auch einen mit Stroh gefüllten Sack — doch zu mild wirkt, um wenig schreckhaften Pferden großen Respekt einzuflößen. Da wäre wohl Dornenreisig vorzuziehen; doch wer schon zu härteren Mitteln seine Zuflucht nehmen will, wird auch vor der Schlagkugel nicht zurückschrecken.

Eines Versuches wert erscheint auch folgendes, von einem englischen Fachmanne empfohlene Mittel: Man verschaffe sich zwei Ketten, von denen die eine zweimal so lang als die andere sein muß. Die Länge der kürzeren Kette hat ungefähr zwei Drittel der bei gleichmäßigem Stande des Pferdes gemessenen Entfernung zwischen dem linken Vorder- und dem linken Hinterfuß zu betragen. An einem Ende der kürzeren Kette wird nun ein gepolsterter, starker Fesselriemen befestigt, an das andere Ende kommt ein eiserner Ring, der groß genug ist, die längere Kette durchzulassen, und schließlich werden auch die beiden Enden letzterer Kette mit je einem gepolsterten Fesselriemen versehen. Hierdurch erhält die Vorrichtung obenstehendes Aussehen (Fig. 154 und 155).

Bei der Benützung derselben wird folgendermaßen vorgegangen: Man schnallt die kurze Kette um den Fessel des Vorderfußes, befestigt ein Ende der langen

Kette an den Fessel des linken Hinterfußes, zieht das andere Ende durch den Ring der kurzen Kette und schnallt dasselbe sodann um den Fessel des rechten Hinterfußes (Fig. 156). Schlägt nun das Pferd mit beiden Hinterfüßen zugleich, so zieht es den linken Vorderfuß gewaltsam nach rückwärts und fällt auf die Nase, was ihm den Geschmack an ähnlichen Unterhaltungen sehr bald benehmen wird. Das Niederlegen und die freie Bewegung im Stalle wird aber durch die Ketten in keiner Weise gehindert und pflegen sich deshalb auch die Pferde sehr bald an dieselben zu gewöhnen.

Schließlich sei noch eines Mittels erwähnt, das besonders in amerikanischen Traberställen vielfach angewendet wird. Dasselbe besteht ganz einfach aus einem

Fig. 156.

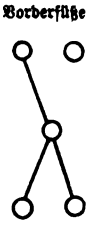


Fig. 157.

starken Brett, welches mittelst entsprechender Ausschnitte in den beiden Standwänden quer über den Stand und in der Höhe befestigt wird, daß es ungefähr ½ Zoll über die Nierenpartie des Pferdes zu liegen kommt. Der größeren Sicherheit wegen wird der Stand gleichzeitig durch einen Querbalken abgesperrt, so daß ein Heraustreten aus demselben unmöglich wird. Durch diese Vorrichtungen sieht sich das Pferd außer stand gesetzt, sein Hinterteil zu erheben, und damit ist auch dem Ausschlagen auf eine ebenso einfache wie wirksame Art vorgebeugt.

Der aus Guttapercha bestehende Schlagring von Wilkinson & Kidd in London (Fig. 157) hat ebenfalls viele Anhänger, mir flößen aber die vorgenannten Mittel größeres Vertrauen ein.

Das Kronentreten.

Pferde, welche die Gewohnheit haben, wenn sie im Stalle stehen, einen Fuß auf die Krone des Nebenfußes zu stellen, können sich leicht Kronentritte zufügen. Mit Strafen ist gegen diese Untugend nichts auszurichten. Auch stollenlose, oder mit stumpfen Stollen versehene Eisen bieten nicht immer genügenden Schutz. Es

wird deshalb meiſtens nichts anderes übrig bleiben, als eines der in Fig. 158, 159 und 160 dargeſtellten Schutzmittel in Anwendung zu bringen.

Fig. 158. Fig. 159. Fig. 160.

Schutzmittel gegen das Kronentreten.

Das Scharren mit den Vorderfüßen.

iſt eine Unart, welche oft ſolche Dimenſionen annimmt, daß der Beſchlag der Pferde darunter leidet, der Fußboden beſchädigt wird und die Streu ein jammervolles Ausſehen annimmt. Mit Feſſeln (Fig. 161 und 162) kann dem Unfug wohl

Fig. 161.

Fig. 162.

Feſſeln.

geſteuert werden, nur raubt man dem Pferde mittelſt derſelben auch die Möglichkeit, ſich niederzulegen.* Ein für das Wohl ſeiner Tiere beſorgter Pferdebeſitzer wird deshalb nur ungern zu ſolchen Zwangsmitteln greifen, und im vorliegenden Falle, wenn irgend möglich, lieber verſuchen, ob ſich nicht dasſelbe Reſultat durch Aufſtellen des Pferdes in einer Box erreichen läßt.

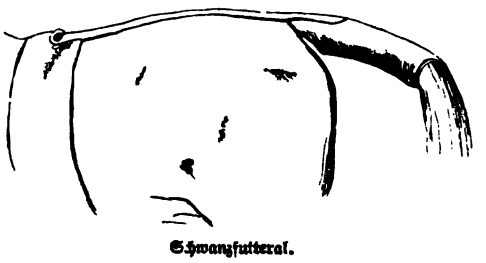
Das Schwanzjucken

wird meiſtens ſeinen Grund in einer durch verſchiedene Urſachen hervorgerufenen Schärfe des Blutes haben. Es iſt deshalb ſtets geraten, die Kur mit einem gelind wirkenden Abführmittel zu beginnen. Gleichzeitig wird Pferden, die bei geringer Arbeit viel und kräftiges Futter erhalten, die Ration angemeſſen herabgeſetzt,

* Die Seite 191 beſchriebene und abgebildete „Zwangsjacke“ würde den Feſſeln ſchon aus dem Grunde vorzuziehen ſein, weil ſie, loſe geſchnallt, das Niederlegen geſtattet.
Anm. des Verfaſſers.

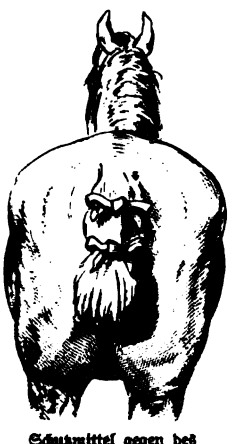
und das tägliche Arbeitsquantum erhöht. Sehr häufig hat auch das Schwanzreiben seine Ursache im Vorkommen von Eingeweidewürmern, den Larven der Pferdebremsen, Ausschlägen, Unreinlichkeiten und Ungeziefer. Gegen Eingeweidewürmer, deren Anwesenheit nur dann als erwiesen betrachtet werden kann, wenn man solche im Kote oder an der Mastdarmöffnung entdeckt, muß eines der in der Krankheitslehre angegebenen Wurmmittel angewendet werden; die Bremsenlarven gehen meistens binnen kurzem von selbst ab, und gegen Unreinlichkeit, Ausschlag oder Ungeziefer hilft fleißiges Auswaschen mit Schmierseife, sowie der Gebrauch von Buchenasche, Petroleum u. s. w. Sehr zweckmäßig ist es auch, die Schwanzrübe nach dem Auswaschen mit Salz und Wasser einzureiben. Ulrich von Hochwächter befürwortet in seinem bekannten Werke „Stallhaltung und Stallpflege" für hartnäckige Fälle das Schweifhaar an verschiedenen Stellen abzuscheiteln und längs dieser Scheitel mit einem scharfen Messer einige oberflächliche Schnitte in die Haut zu machen, so daß eine leichte Blutung entsteht. —

Fig. 163.



Schwanzfutteral.

Fig. 164.



Schutzmittel gegen das Schwanzjucken.

Sollte aber das Schweifjucken seinen Grund lediglich in übler Angewohnheit oder Roßigkeit haben, so muß dem Pferde ein sogenanntes Schwanzfutteral (Fig. 163) angelegt werden, oder auch binde man zwei leinene Bänder um den oberen Teil des Schweifes (Fig. 164).

Das Augenscheuern.

Ungeziefer, Hautkrankheiten, Nervosität u. s. w. veranlassen bisweilen das Pferd, sich heftig an den Augenlidern zu scheuern. Selbstverständlich muß in solchen Fällen vor allem auf die Beseitigung der Ursache hingewirkt werden. Außerdem empfiehlt es sich aber, das Pferd mit einem Augengitter (Fig. 165), oder falls es dieses nicht vertragen sollte, mit einem aus zwei großen, in der Mitte

wellig nach auswärts gebuchteten, mit Leder überzogenen Pappen bestehenden, an der Halfter zu befestigenden Apparat (Fig. 166) zu versehen.

Fig. 165.

Eisernes Augengitter.

Fig. 166.

Augenblende aus Pappe.

Das Weben.

Obgleich viele hippologische Schriftsteller der Meinung sind, daß diese Angewohnheit keinerlei üble Folgen für das Pferd mit sich bringt, dürfte doch das Gegenteil leicht zu beweisen sein. Wie bekannt, besteht das Weben darin, daß das Pferd mit gespreizten Vorderbeinen das Vorderteil immerwährend von einer Seite zur anderen bewegt. Daß aber diese, an den im engen Käfig gehaltenen Bären erinnernde Bewegung allmählich sowohl die Hufe, als die Gelenke und Sehnen der vorderen Extremitäten abnützen muß, scheint mir unzweifelhaft.

Zu verhindern ist das Weben nur dadurch, daß man es dem Pferde unmöglich macht, eine gespreizte Stellung mit den Vorderbeinen einzunehmen. Dies erreicht man durch Anlegen der in Fig. 161 abgebildeten Fessel. Wie mehrfach hervorgehoben, walten jedoch so ernste Bedenken gegen die Anwendung solcher Fesseln ob, daß man, besonders so lange die Untugend noch nicht tiefere Wurzeln geschlagen hat, stets zuerst versuchen sollte, ob das Pferd das Weben nicht aufgibt, wenn es in voller Freiheit in einer Box aufgestellt wird.

Das Ausstreuen des Haferfutters

kann wegen der dadurch verursachten Futterverschwendung nicht gestattet werden. Man wird sich deshalb veranlaßt sehen, einem mit dieser Untugend behafteten Pferd

das Futter in kleinen Portionen vorzulegen, dabei den Gaul kurz anzubinden und ihm außerdem womöglich seine Krippe durch eiserne Querstäbe in drei kleinere Abteilungen einzuteilen (Fig. 167). Recht zweckmäßig sind in vorliegendem Falle auch solche Krippen, deren obere Kante sehr breit und nach innen zu umgebogen ist. Mit dieser Konstruktion wird es nämlich dem Pferde nicht so leicht, den Hafer mit der Schnauze über den Rand der Krippe hinaus auf den Boden zu streuen. Eine neuere Konstruktion, die ebenfalls den Zweck verfolgt, den Pferden das Ausstreuen des Futters abzugewöhnen, zeigt Fig. 168.

Fig. 167.

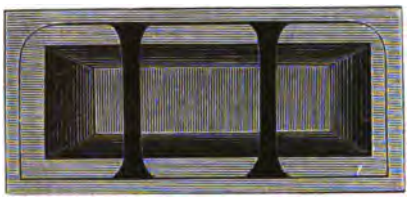


Fig. 168.

Krippen für Pferde, die den Hafer ausstreuen.

Gegen das Streufressen

hilft nur der Maulkorb. Nichts desto weniger ist es immer angeraten, zu erproben, welchen Effekt eine etwas größere Heuration, sowie Salzgaben, auf den Streuliebhaber ausüben, falls man es nicht vorzieht, seine Zuflucht zu irgend einem Streusurrogate zu nehmen.

Böse Pferde

sind seltene Erscheinungen in solchen Ställen, wo das Pferd Gegenstand einer liebevollen und rationellen Wartung ist. Aber obgleich Geduld und eine ernste, gerechte Behandlung viel über ein bösartiges Pferd vermögen — der beste Beweis hierfür ist, wie verschieden sich reizbare Pferde in den Händen verschiedener Wärter benehmen — kommt es doch leider oft genug vor, daß man einem gründlich verdorbenen Pferdebösewicht weder durch Güte noch Strenge seine gefährlichen Mucken auszutreiben vermag. Dies gilt besonders von älteren Beschälern, denn sehr gering ist die Anzahl derjenigen Deckhengste, die sich durch ein absolut zuverlässiges und

frommes Temperament auszeichnen. Unbestreitbar ist auch, daß Bosheit den erblichen Fehlern des Pferdegeschlechts zugezählt werden muß. Die Geschichte der englischen Vollblutzucht ist reich an Beispielen, die dies erhärten. Ich erinnere hier nur an Mameluke, der selbst ein gefürchteter „Menschenfresser", eine ebenso liebenswürdige Nachkommenschaft hinterlassen hat, an Manchester und die zahlreichen Stuten, welche trotz der vorzüglichsten Eigenschaften, wegen ihrer Bosheit wertlos für die Zucht geblieben sind. So manches dieser Tiere war aber keineswegs von Jugend auf bös, sondern wurde erst durch rohe, unverständige Behandlung dahin gebracht, in den Menschen einen Feind zu sehen.

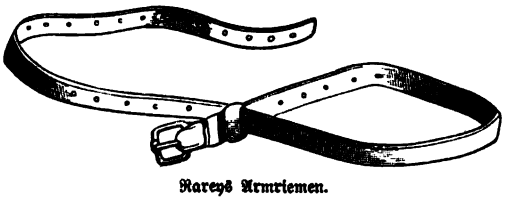
Kaum weniger schädlich als Roheit im Umgang mit dem Pferde ist die bei vielen Wärtern hervortretende Sucht, das Tier auf alle mögliche Weise zu necken. In den meisten Fällen artet nämlich das Spiel sehr bald in bitteren Ernst aus. Das Pferd schnappt vielleicht etwas härter zu als dem Wärter angenehm ist; nun wird der Mann bös und versetzt dem Gaul einen Hieb, der nicht mehr als Spaß aufgenommen werden kann; auf den Hieb folgt eine ebenso nachdrückliche Abwehr, und die Rauferei ist fertig. Es werden nicht gar viele solche Auftritte erforderlich sein, um den frömmsten Gaul in eine heimtückische Bestie zu verwandeln. Allen Pferdebesitzern kann deshalb nicht genug angeraten werden, das Spielen mit den Pferden ein für allemal zu verbieten. Der Wärter soll die Tiere — besonders die Fohlen und Hengste — stets freundlich, aber ernst behandeln und sie nie, sei es aus Spaß oder im Ernst, zum Widerstand reizen.

Was nun die Behandlung bösartiger Pferde betrifft, so ist es unzweifelhaft, daß es Menschen gibt, die von der Natur die beneidenswerte Gabe erhalten haben, solchen Gesellen in einer ans Wunderbare grenzenden Weise zu imponiren. Dies tritt schon bei der gewöhnlichen Stallpflege hervor. Ein Hengst z. B., der in der Hand des einen Wärters den ganzen Stall in Aufruhr bringt, benimmt sich relativ anständig, wenn er von einem anderen Mann übernommen wird. In vielen Fällen dürfte das wohl seine Erklärung darin haben, daß letzterer mehr Ruhe, Ernst und Entschlossenheit entwickelt, aber sehr oft ist es auch offenbar, daß der Einfluß des neuen Wärters sozusagen magnetischer Art sein muß. Ein merkwürdiges Beispiel solchen Einflusses bietet uns der märchenhafte Erfolg des berühmten „Whisperer" (James Sullivan), ein Pferdebändiger, der im Anfang dieses Jahrhunderts viel von sich reden machte. Lord Roßmore's Rainbow und der nicht minder gefürchtete King Pippin sollen sich nach einer einzigen „Unterredung" mit dem Whisperer wie dressierte Pudel benommen haben. Sullivan behauptete, sein Geheimnis von einem Soldaten geerbt zu haben. Aber falls es wirklich ein Geheimnis gegeben, scheint dasselbe mit James Sullivan zu Grabe getragen worden

zu ſein, denn ſein Sohn erwies ſich als ein wahrer Stümper in der Kunſt des Vaters. Es erſcheint mir deshalb glaubwürdiger, daß Sullivan irgend welche Mittel à la Rarey gebrauchte oder auch — was wohl das wahrſcheinlichſte — im Beſitz einer auf die Tiere einwirkenden perſönlichen Kraft geweſen. Barthley, der Schuſter; King, der behauptete, mittelſt der Bremſe auf gewiſſe Nerven einzuwirken; Ellis, deſſen Methode darin beſtanden haben ſoll, dem Pferde in die Nüſtern zu blaſen; Madame Iſabelle, welche vor etwa 30 Jahren als erfolgreiche Pferdebändigerin auftrat und Mr. Rarey, dem kein noch ſo böſes Pferd zu widerſtehen vermochte, ſind die nächſten Nachfolger Sullivans geweſen.

In unſeren Tagen hat ein Franzoſe, Monſieur Cariés, verſchiedene, an die

Fig. 169.



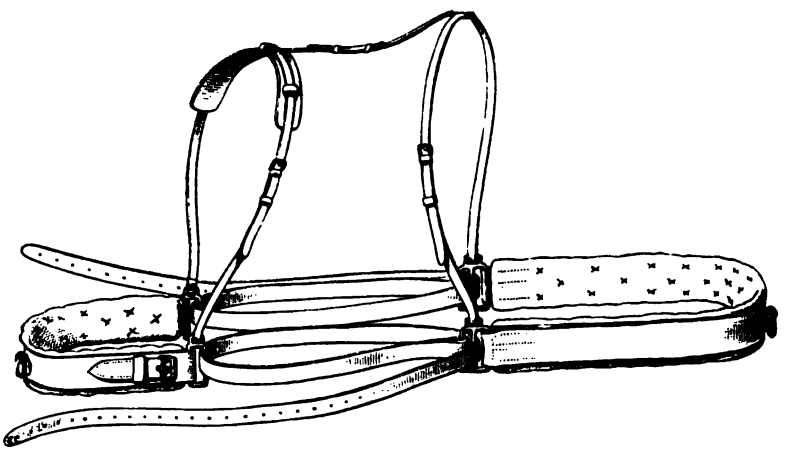
Rareys Armriemen.

ſchönſten Erfolge des Whiſperers erinnernde Kuren ausgeführt. Der bekannte Vollblutzüchter und Rennmann Paul Aumont, beſaß einen Vollbluthengſt Namens Trocadéro. Genannter Hengſt, einer der beſten Söhne des berühmten Monarque, hatte, ſeitdem er zur Zucht verwendet worden, ein höchſt unliebenswürdiges Temperament entwickelt. Monſieur Aumont hielt jedoch gute Miene zum böſen Spiel, bis die Wildheit des Hengſtes ſolche Dimenſionen annahm, daß es mit Lebensgefahr verknüpft war, ſeine Box zu betreten. Erſt als alle andern Mittel fehlgeſchlagen, beſchloß Trocadéros Beſitzer, den durch die gelungene Zähmung dreier Zebras berühmt gewordenen Cariés herbeizurufen. Dieſer zauderte auch keinen Augenblick, Trocadéro einen Beſuch abzuſtatten. Mit weit geöffnetem Maul und wildem Wiehern ſtürzte ſich der Hengſt auf den Kühnen, der es gewagt, ihm zu nahen. Aber gleich einem Stierkämpfer, welcher dem Stoß des bis zum äußerſten gereizten Stieres ausweichen will, warf ſich Cariés ſtets ſchnell und geſchickt zur Seite, bevor ihn der in ſeiner blinden Wut darauf losſtürmende Hengſt erwiſchen konnte. Plötzlich blieb Trocadéro ſtehen, wie um ſich ſeinen Gegner näher anzuſehen. Er zitterte an allen Gliedern; es war augenſcheinlich, er fürchtete ſich, als er merkte, daß ſeine gewöhnliche Kampfweiſe ihn im Stich gelaſſen, und damit war auch ſeine Niederlage beſiegelt. Trocadéro war gezähmt. Es bereitete nun keine weiteren Schwierigkeiten, ihm Kappzaum und Gurten auf-

zulegen, und willig ließ sich der jüngst noch so unbändige Hengst in jeder beliebigen Richtung herumführen*.

Ich habe diese Beispiele angeführt, um damit meiner weiter oben ausgesprochenen Ansicht, daß es Menschen gäbe, welche eine unwiderstehliche Macht über die Tiere besitzen, größeren Nachdruck zu verleihen. Glücklich der Hengsthalter, welcher in seinem Stall einen Mann hat, dem, wenn auch nur im bescheidenen Maße, diese beneidenswerte Eigenschaft von der Mutter Natur verliehen worden ist.

Fig. 170.



Zwangsjacke für böse Pferde.

Der berühmte Pferdebändiger Rarey verließ sich jedoch weniger auf seine persönlichen Eigenschaften, als auf mechanische Zwangsmittel.** Letztere, die stets darauf hinausliefen das Pferd zu werfen, sind nun in neuerer Zeit bedeutend verbessert worden. Das sicherste Mittel einem Pferde-Bösewicht „den Racker auszutreiben" bleibt jedoch nach wie vor das Werfen. Es ist eben diese Zähmungsmethode, wenn richtig betrieben, mit gar keiner Gefahr für das Pferd verknüpft, gleichzeitig aber verfehlt sie nie, dem widerspenstigen Tiere die heilsame Einsicht beizubringen, daß es nichts gegen die überlegene Kraft des Menschen vermag.

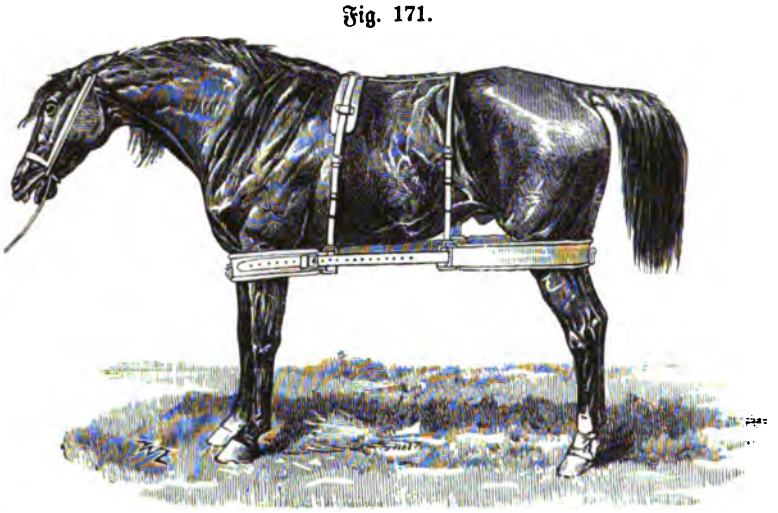
---

* Freilich schließt dieser Erfolg nicht aus, daß Trocadéro möglicherweise trotz seiner Bosheit ein Hasenfuß gewesen.

** Ähnlicher Mittel bedienten sich auch die Herren Sample, Galvayne und Léon, die sich kürzlich in England als Pferdebändiger produzirt haben (siehe Galvayne, Sydney.[s] — The Horse: its Taming, Training, and General Management; with Anecdotes & c., relating to Horses and Horsemen. By Sydney Galvayne. Glasgow: Thomas Murray and Son. 1888.

Das Werfen eines Pferdes kann auf verſchiedene Weiſe vorgenommen werden. Die mildeſte Art iſt ſich hierbei der von den Herren Raabe und Lunel erfundenen

Fig. 171.



Pferd mit angelegter Zwangsjacke.

Zwangsjacke — auch Hippo lasso genannt — zu bedienen (Fig. 170). Wie dieſer Apparat auf dem Pferde zu befeſtigen iſt, zeigt Fig. 171. Beim Werfen wird nun folgendermaßen zu Wege gegangen.

Fig. 172.

Halfterbremſe.

Das erſte was man zu thun hat, iſt dem Pferde eine ſogenannte Halfterbremſe (Fig. 172) aufzulegen, deſſen Ende einem verſtändigen Gehilfen anvertraut wird. Hierauf muß ein langer Strick an den Schweif des Pferdes befeſtigt werden (Fig. 173). Nachdem dies geſchehen, kommt die Zwangsjacke an die Reihe; indeſſen dürfen die Seitenriemen derſelben nicht feſtgeſchnallt werden, ſondern ſind ſie je einem handfeſten Gehilfen in die Hand zu geben. Damit ſind die Vorbereitungen beendigt. Das Weitere erfolgt auf Kommando. Zuerſt wird der Schweifſtrick angezogen, damit ſich das Pferd nicht nach vorwärts

Reiter auf engliſchem Halbblutpferde.

auf die Nase werfen könne, dann aber heißt es die Seitenriemen der Zwangsjacke so lange gleichmäßig anziehen, bis der Gaul auf dem mit dicker Streu belegten Boden liegt. In dieser hilflosen Lage muß er nun einige Minuten verbleiben, während welcher Zeit der Dresseur ihm schön thut und alle seine Körperteile freundlich streichelnd berührt.

Fig. 173.

Befestigung des Strickes am Schweife des Pferdes.

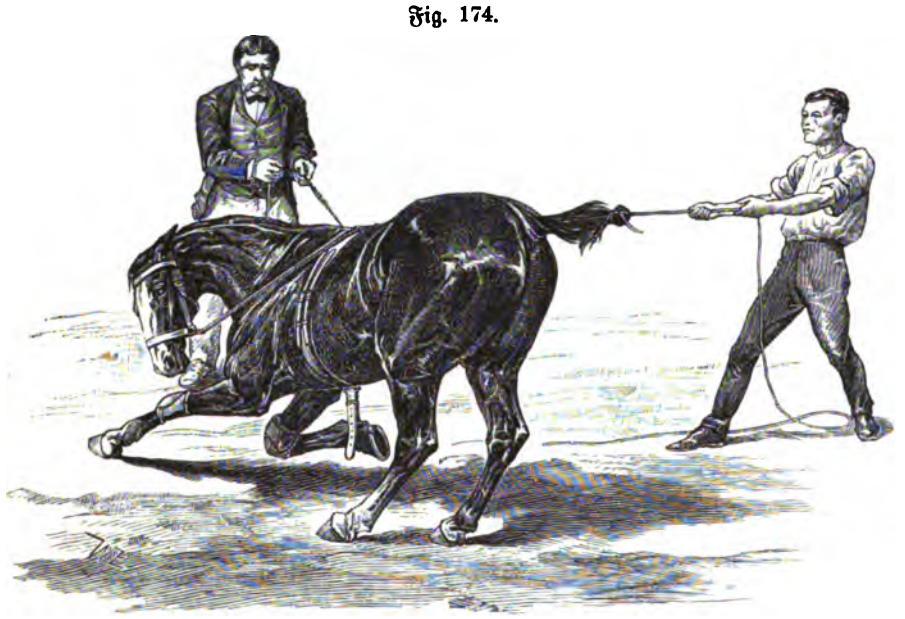
Besonders bösartigen Pferden wird indessen ihre Machtlosigkeit dem Menschen gegenüber mitunter in noch kräftigerer Weise zu Gemüte geführt werden müssen. Dies geschieht am zweckmäßigsten mittelst des Hamiltonschen Wurfzeuges.

In „Illustrated Horse-Breaking“, by Capt. M. H. Hayes, welchem vortrefflichen Werke ich die hieher gehörenden Anweisungen und Illustrationen entlehnt habe, wird dasselbe folgendermaßen beschrieben:

„Es ist dies eine modifizirte und bedeutend verbesserte Form der Rareyschen Methode. Lege dem Pferde einen Deckengurt auf, dessen gepolsterter Oberteil mit drei hintereinander sitzenden Ringen versehen ist und schnalle einen Schwanzriemen an den rückwärtigen Ring. Binde einen Strick an den Schweif des Pferdes, (Fig. 173) damit der betreffende Gehilfe das Pferd auf die richtige Seite hinüber ziehen könne, wenn zu befürchten steht, daß dasselbe sonst auf die unrechte Seite

fallen würde. Lasse dem Pferde eine lederne Halfter auflegen, an welcher ein eiserner Ring zum Durchziehen des beim Werfen benötigten Strickes angebracht ist. Befestige einen starken Strick an den mittleren Ring des Deckengurtes, ziehe ihn durch den an der Halfter sitzenden Ring und von dort zurück durch den vordersten Ring am Deckengurt. Lege dem Pferde Kniekappen an und schnalle mittelst des zu diesem Zwecke an dem Deckengurte befestigten Riemens den Vorderfuß derjenigen Seite hoch, welcher der Kopf des Pferdes *nicht* zugewendet sein soll. Die Schnalle dieses Armriemens muß auf der inneren Seite sitzen, damit der Riemen,

Fig. 174.



Werfen eines Pferdes.

wenn das Pferd auf der rechten Seite liegt, ohne Schwierigkeit gelöst und dem Pferde so das Aufstehen ermöglicht werden kann. Nimm sobald alles dies geschehen, das Ende des Strickes und ziehe den Kopf herum — sagen wir nach links —, führe den Strick unter den Hals, und ziehe von der rechten Seite, bis das Tier nachgibt und auf diese Seite niederfällt. Läßt das Pferd sich verhältnismäßig leicht werfen, so kann der Strick wie in vorstehender Figur über seinen Rücken und nicht unter den Hals gezogen werden. Ein gewaltsames Werfen ist zu vermeiden; denn nur wenn das Tier einer sich als unwiderstehlich erweisenden Kraft nachgibt, wird der angestrebte Zweck thatsächlich erreicht. Je heftiger der Widerstand des Pferdes ist und je mehr es die Kraft seiner Muskeln gegen die

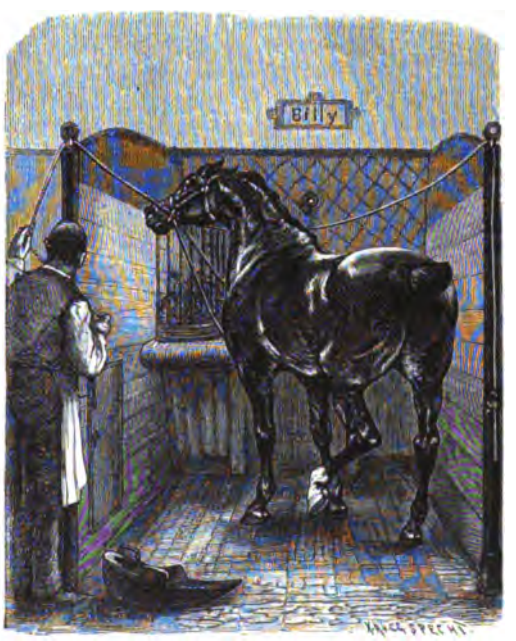
Wirkung unſerer mechaniſchen Vorrichtungen aufbietet, deſto günſtiger geſtaltet ſich das Endreſultat. Man laſſe das Pferd nun etwa 10 Minuten mit nach

Fig. 175.

Das geworfene Pferd.

ſeitwärts gezogenem Kopfe liegen (Fig. 175) und ſchmeichle ihm. Der Standpunkt, von welchem aus dies am zweckmäßigſten vorgenommen wird, iſt der Rücken des Pferdes, denn hier können die Hufe des Pferdes den Abrichter nicht erreichen."

Fig. 176.



Sicherheitsvorkehrung bei der Wartung bösartiger Pferde.

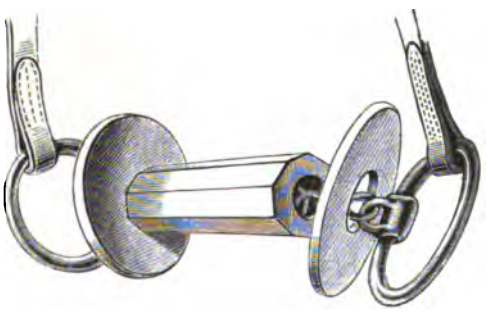
So weit Capt. Hayes, deſſen Anweiſungen ich hier aus dem Grunde vollinhaltlich aufgenommen habe, weil das Werfen der Pferde mit Recht von allen erfahrenen Fachmännern als das A und O der Pferde-Bändigungskunſt bezeichnet wird. Heutzutage wirft man jedes Pferd, das, ſei es im Stall, im Dienſt oder beim Beſchlagen eine bedrohliche Widerſetzlichkeit an den Tag legt. Das Mittel iſt probat und wie bereits erwähnt, gänzlich gefahrlos. Man halte ſich jedoch bei der Anwendung desſelben ſtets vor Augen, daß es geratener erſcheint, den Trotzkopf öfter zu werfen, als ihn zu lange in der Zwangslage verharren zu laſſen. Solange er Widerſtand leiſtet, iſt er nicht gebändigt. Erſt wenn er zu ſtöhnen anfängt und das heftige Zappeln aufgibt, kann man annehmen, daß er genug bekommen.

Da die Gurte ziemlich fest angezogen werden muß, empfiehlt es sich, eine Filzunterlage zu derselben zu benützen. Dies verhindert das Vorrutschen der Gurte, das Druckschäden am Widerriste und ein zu starkes Anspannen des Schwanzriemens verursachen könnte.

Fig. 177.

Beißkorb.

Fig. 178.



Beißtrense.

Pferde, die beißen, werden vollkommen unschädlich gemacht, wenn man an beiden Seiten der Halfter einen langen Riemen oder Strick befestigt, und diesen durch an dem Kopfende der Scheidewand und auf dem Standpfeiler angebrachte Ringe zieht. Will sich der Wärter nun zu dem Pferde begeben, so zieht er den Kopf desselben nach der einen Seite hin, bindet den Riemen fest, und tritt dann auf der entgegengesetzten Seite in den Stand (Fig. 176). In dieser Stellung verbleibt der Gaul, bis der Wärter seine Verrichtung beendigt hat. Der Riemen oder Strick wird also erst, wenn der Wärter den Stand verlassen, wieder so weit gelöst, daß das Pferd eine natürliche Kopfstellung annehmen kann.

Verschiedene deutsche und englische Verfasser empfehlen auch, das bissige Pferd in ein Stück Speck oder heißes Hammelfleisch beißen zu lassen. Diese Kur *soll* unfehlbar sein. Da ich dieselbe aber nie erprobt habe, kann ich nur sagen, daß ich ihr ausgesprochenes Mißtrauen entgegenbringe. Mir würde ein praktischer Beißkorb (Fig. 177) oder die mit ledernen Seitenscheiben versehene Beißtrense (Fig. 178) größere Beruhigung gewähren.

Pferde, die schlagen, sind gefährlicher als solche, die nur beißen. Warnender Zuruf, schnelle, aber nicht überstürzte Bewegungen, und die leicht zu beobachtende Vorsichtsmaßregel, sich dem Pferde nie ohne die Futterschwinge zu nähern,

werden den Wärter in den meisten Fällen vor Angriffen des Pferdes schützen. Bei der Behandlung solcher Tiere ist indessen Entschlossenheit schlechterdings nicht zu entbehren. Merkt das Pferd, daß man sich vor ihm fürchtet, so wird es selten unterlassen, sich diese Entdeckung zu Nutzen zu machen. Leider kann man es dem Pferde nicht immer ansehen, daß es auszuschlagen beabsichtigt; denn obgleich die meisten Schläger mit den Ohren, dem Schweif oder den Füßen verraten, was sie im Sinne haben, gibt es auch solche, die ohne eine Muskel zu rühren, den Augenblick abwarten, wo sie dem unvorsichtigen Wärter mit Blitzesschnelle Eins versetzen können*.

Fig. 179.

Armschlinge.

Gegen das Hauen mit den Vorderfüßen hilft die weiter oben beschriebene Weidefessel, die „Zwangsjacke" oder auch eine vom Bauchgurt ausgehende Riemenschlinge, die um den Unterarm gelegt wird (Fig. 179).

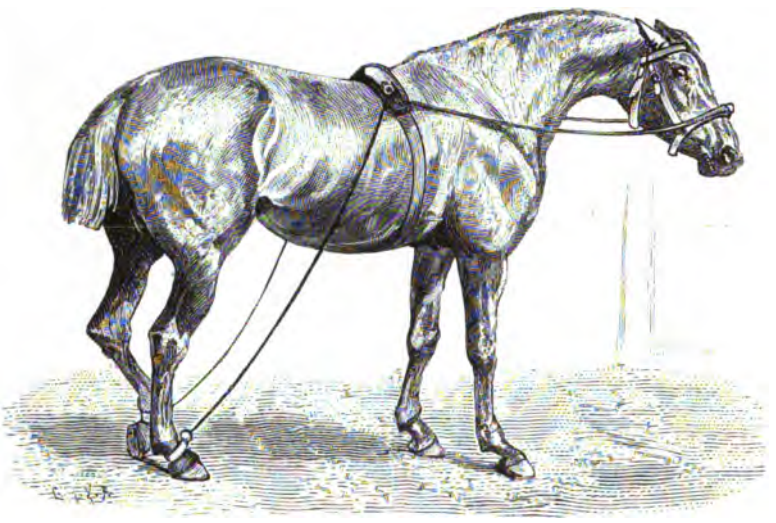
Sollte das Pferd so bösartig sein, daß man sich ihm nicht ohne Gefahr nähern kann, so ist es rätlich, in der einen Scheidewand des Standes eine kleine Thür anzubringen, durch welche der Wärter durchkriechen kann (Fig. 176). Schlägt das Pferd nur und haut es nicht auch mit den Vorderfüßen nach dem Mann, wird auf diese Art jeder Gefahr vorgebeugt. Hat sich das Tier aber auch das Beißen und Hauen angewöhnt, so muß man außer der kleinen Thür auch die auf der oben erwähnten Zeichnung sichtbare Sicherheitsleine in dem Stand anbringen.

Graf Alexander von Keller teilt in einem von ihm herausgegebenen Werkchen mit, daß er Schläger durch folgendes Mittel kurirt hat. Er legte dem Pferde einen breiten Bauchgurt auf, an dessen Seite Ringe waren; durch diese Ringe zog er an jeder Seite einen langen Lederriemen, der mittelst zweier gut gepolsterter, breiter Riemen um die Hinterfesseln des Pferdes gespannt wurde. Dann setzte er dem Pferde einen Kappzaum auf, in welchen er die Leinen bei mäßig gestreckter Stellung des Pferdes einschnallte (Fig. 180). Selbstverständlich muß dem Pferde bei dieser Prozedur, besonders aber beim Umlegen der Fesselriemen, ein Vorderbein aufgehoben werden. Das Tier kann sich nun ungehindert bewegen und drehen

* Ingwer und Zuckerwasser sind die Mittel, die von routinirten Pferdehändlern mit Vorliebe angewendet werden, um bösartige Pferde während der Dauer der Musterung von störenden Ausschreitungen abzuhalten. Eine in den Mastdarm eingeführte Ingwerpille bringt das Pferd dazu, den Schweif hoch zu tragen, wodurch dem Ausschlagen vorgebeugt wird, und eine genügende Dosis Zuckerwasser hat erfahrungsgemäß einen deprimirenden Effekt auf die Energie des Pferdes.

wohin es will, aber sowie es mit einem oder beiden Hinterfüßen ausschlagen will, versetzt es sich selbst einen mehr oder weniger empfindlichen Ruck auf die Nase. Dadurch, daß diese Strafe der Unart unmittelbar auf dem Fuße folgt, wird ihr Effekt bedeutend verschärft. Bevor das Pferd erfahren, welchen Schmerz es sich durch das Schlagen zufügt, muß man die Leine kürzer binden als es die gestreckte Stellung des Pferdes erheischt. Später, wenn sich das Pferd erst leicht gestraft hat, können die Leinen verkürzt werden. „Diese Vorsicht darf man deshalb nicht

Fig. 180.



Graf Kellers Schlagriemen.

versäumen, weil ein sehr kräftiges Ausschlagen bei kurzer Leine möglicherweise einen Bruch des Nasenbeins zur Folge haben könnte," schreibt Graf Keller.

Mir erscheint die hier vom Grafen angedeutete Gefahr sogar so groß, daß ich die Leinen gar nie verkürzen möchte. Bei aller Achtung vor der Intelligenz des Pferdes, ist es mir nämlich nicht möglich zu übersehen, daß auch der edelste Gaul nur ein unvernünftiges Tier ist, dessen Gefühlsausbrüche und Bewegungen nicht mit genügender Sicherheit vorhergesehen werden können. Es bedarf aber im vorliegenden Falle nur einer momentanen „Zerstreutheit" seitens des Pferdes, um es zum „Selbstmörder" zu machen. Ich glaube deshalb die größte Vorsicht beim Gebrauch der Kellerschen Vorrichtung anraten zu müssen, und jedenfalls bin ich der Ansicht, daß ein wirklicher Kappzaum zu dem geschilderten Apparat gar nicht nötig ist. Dr. Fr. A. Zürn schreibt hierüber ganz richtig in der lesenswerten

Broschüre „Die Untugenden der Haustiere“: „Es genügt, wenn ein starker, mit zwei festen eisernen Ringen versehener Nasenriemen an der Halfter vorhanden ist. In jedem dieser Ringe wird der Riemen oder die Leine, welche von je einem Fesselriemen der beiden Hinterfüße ausgeht, eingeschnallt. Schon der Umstand, daß der Schläger beim Aushauen mit dem Hinterfuße seinen Kopf stark nach ab- und seitwärts zieht, oder bei gleichzeitigem Ausschlagen mit beiden Hinterfüßen das Kinn bis zur Brust plötzlich heranzieht, ist Strafe genug für den Übelthäter und kurirt — wie die Erfahrung lehrt — die Untugend sehr bald.“

Ruhe, Ernst und Entschlossenheit im Umgange mit dem bösen Pferde, sowie harte Arbeit für den kecken Gesellen, sind jedoch in gewöhnlichen Fällen die besten Schutzmittel für den Wärter. Die einzige Strafe, die angewendet werden darf, ist ein ehrlicher Hieb mit der Reitpeitsche oder dem spanischen Röhrchen, welch letzteres nie in der Hand des Wärters fehlen darf, wenn er den Stand eines unzuverlässigen Pferdes betritt. Fußtritte, Schläge mit der Streugabel u. s. w. sind Äußerungen einer solchen Roheit, daß jeder, der sich ähnliches zu Schulden kommen läßt, augenblicklich aus dem Stall gewiesen werden sollte.

Der Transport des Pferdes zu Land und zu Wasser.

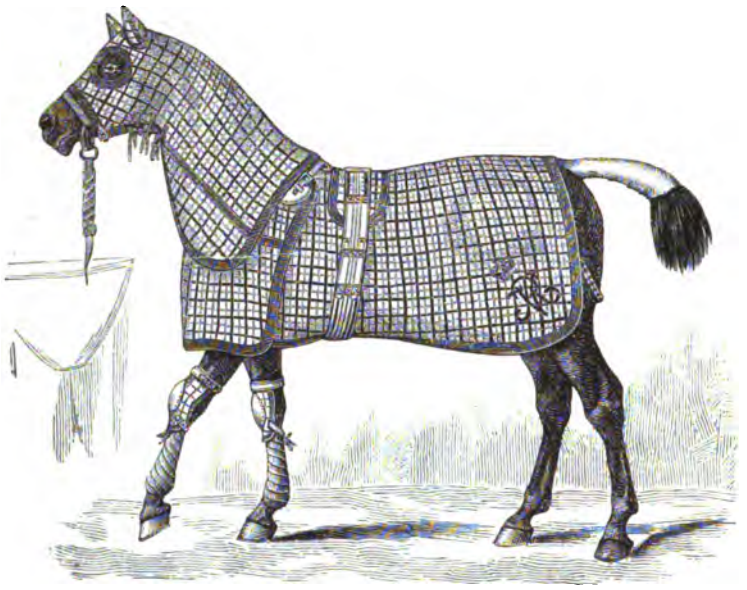
In einer Zeit, wo der Import kostbarer Zucht- und Gebrauchspferde nicht mehr zu den Seltenheiten gehört, dürfte es nicht überflüssig erscheinen, dem Neuling einige Winke darüber zu geben, wie der Pferdetransport auf Landstraßen, Eisenbahnen und Dampfschiffen zu bewerkstelligen ist.

Zu diesem Zweck werden wir uns zuerst mit dem gewöhnlichen Marsch auf der Landstraße zu beschäftigen haben.

Bevor ein solcher Marsch angetreten wird, liegt es dem Wärter ob, sich die Gewißheit zu verschaffen, daß der Beschlag des Pferdes in bester Ordnung ist. Sodann wird er die übrige Ausrüstung besorgen, die im vorliegenden Fall für kostbarere Pferde stets aus einer starken Halfter mit dazu gehörigem Riemen oder Strick, einer Trense, einer vollständigen Deckenbekleidung (Fig. 181), einem Deckengurt, Schweiffuteral, Kniekappen (Fig. 182) und einem Paar Flanellbinden oder Gamaschen, für die Vorderbeine bestehen sollte. Billigere Pferde können natürlich auch mit einer einfacheren Ausrüstung abgeschickt werden; aber selbst diesen Aschenbrödeln des Pferdegeschlechts sollte man immer ein Paar Kniekappen als Schutz gegen die, mit etwaigem Stolpern auf der harten Straße verknüpften Gefahren mitgeben. Das Schweiffutteral dagegen kann ohne Schaden durch Stroh ersetzt

werden, welches mit dem Schweifhaar zu einer netten, mitten auf dem Schweife sitzenden Flechte geflochten wird. Einige ebenso billige als praktische Reise-Strick-

Fig. 181.



Reisebekleidung des Pferdes.

Fig. 182.

Kniekappe.

Fig. 183.

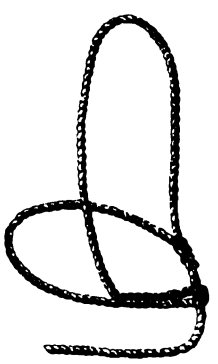


Fig. 184.

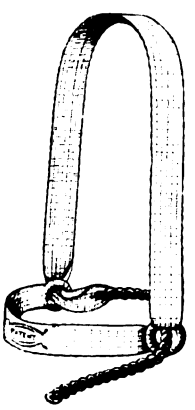


Fig. 185.

Reisehalfter.

halfter sind in Fig. 183 und 184 abgebildet. Die einzelnen Teile der Halfter Fig. 183 werden durch Stahlringe zusammengehalten. Recht praktisch für Marschzwecke ist auch die Bindevorrichtung (Fig. 185). Dieselbe besteht aus 3 Meter

Strick, 2 Karabinerhaken und 2 Metallhülſen, und wird in den einen Trenſenring eingehakt, während die runde Schlinge um den Hals des Pferdes zu liegen kommt. Die Hülſen ſind ſo angebracht, daß keine Zerrung an dem Gebiß oder dem Kopfſtück entſtehen kann, falls das Pferd ſich ſchwer auf die Hand legen ſollte. Eine dritte, einfache und ſehr anwendbare Halfter zeigt Fig. 186.

Fig. 186.

Amerikaniſche Halfter.

Die als Schutz gegen Anſchlagen, Streichen u. ſ. w. dienenden Flanellbinden, können im Notfall auch durch Strohbänder erſetzt werden. Wer nicht zu ſparen braucht, wird jedoch ſein Pferd, wenn irgend möglich, mit Gamaſchen aus Gummiſtoff (Fig. 187) verſehen, die ſpeziell auf Märſchen noch beſſere Dienſte als Flanellbinden leiſten.

Die auf dem Marſch verwendete Trenſe muß bequem ſein, ſo daß ſie dem Pferde nicht das geringſte Unbehagen verurſacht. Dies iſt nur bei dicken und glatten Gebiſſen der Fall. In England gebraucht man allgemein entweder die runde Ringtrenſe (Fig. 188), oder auch das in Fig.

Fig. 187.

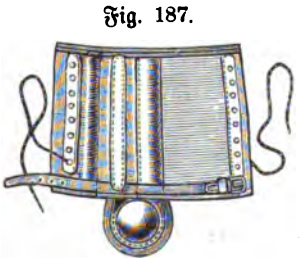


Fig. 187a.

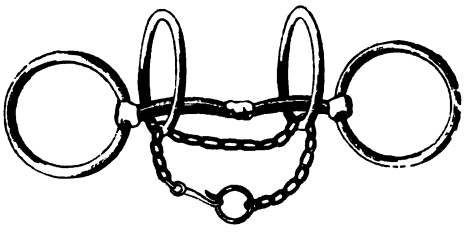
Gamaſchen.

189 abgebildete Gebiß, wenn das Pferd von einem nebenher gehenden Wärter geführt werden ſoll.

Man mache ſich jedoch keine Illuſionen darüber, daß ein dem Wärter erteiltes Verbot, auf dem Marſch nicht zu reiten, wenig Ausſicht hat, reſpektirt zu

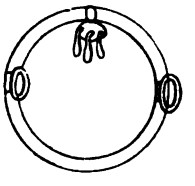
werden. Ist die zurückzulegende Strecke weit, der Weg schlecht und das Wetter nicht besonders einladend zum Gehen, so kann man tausend gegen eins wetten, daß der Mann sich keinen Pfifferling um das Verbot scheren wird. Das Einzige, was ihn in solchen Fällen vom Reiten abhalten könnte, wäre die Erkenntnis, daß es seine Schwierigkeit haben dürfte, den Gaul dazu zu bewegen, auf diese Veränderung des Reiseprogramms einzugehen. Sollte also das Pferd ein gutmütiges Tier sein, das jeden noch so schwachen Reiter auf seinem Rücken duldet, so rate ich dem Besitzer, sich von vorne herein in das Unvermeidliche zu fügen und das Reiten zu gestatten. Jedenfalls aber muß der Mann genau darüber instruirt sein, was er beim Führen eines Pferdes zu beobachten hat.

Fig. 188.



Leittrense.

Fig. 189.



Ringtrense.

Der Führer hält sich stets auf der linken Seite des Pferdes. Sollte der Gaul zu schlagen oder zu kurbettiren anfangen, so bleibt der Mann mit ausgestrecktem rechtem Arm beim Kopf des Pferdes stehen und drückt denselben nach rechts hinüber. Drängt das Pferd dagegen nach links, so wendet der Mann dessen Kopf ebenfalls nach links, um hierdurch das Tier zu zwingen, mit dem Hinterteil nach rechts hinüber zu schwenken. Hengste haben oft die unliebenswürdige Gewohnheit, gegen den Führer zu drängen und mit den Vorderfüßen nach ihm zu hauen. Dieser Unart wird am sichersten dadurch vorgebeugt, daß man den Kopf des Hengstes durch Verkürzen des linken Trensenzügels links stellt.

Auf seinem ursprünglichen Platz, knapp bei der Schulter des Pferdes, verbleibt der Führer, so lange das Pferd still steht, aber wie es sich in Bewegung setzt, muß sich der Mann neben dem Kopfe des Tieres befinden, denn der Kopf ist das Steuer, mit welchem er den ganzen Körper des Pferdes beherrscht. Sollte das Pferd sich auf die Hinterbeine erheben, so läßt der Führer die Zügel so weit nach, als erforderlich. Hierbei kann es vorkommen, daß das Pferd mit einem oder beiden Vorderfüßen über die Zügel haut. In diesem Fall hat der Führer blitzschnell den betreffenden Zügel loszulassen und ebenso schnell wieder zu erfassen.

Selbſtverſtändlich dürfen die Zügel bei ſolchen Gelegenheiten nicht aneinander geſchnallt ſein. Sobald das Pferd mit den Vorderfüßen wieder den Boden berührt, werden die Zügel verkürzt und gleichzeitig gibt der Führer dem Pferde den nötigen Impuls zum energiſchen Vorwärtsſchreiten.

Bei dieſer Gelegenheit ſei auch erwähnt, daß man ſich beim Begegnen eines am Zügel geführten Pferdes ſtets auf der Seite des Führers hält. Es hat dies ſeinen Grund darin, daß ein Ausſchlagen des Pferdes nur nach der entgegengeſetzten Seite hin erfolgen kann.

Reitet der Führer auf einem Begleitpferde und fängt das loſe Pferd an zu ſchlagen, ſo thut es dies ebenfalls nach der freien Seite hin. Gewöhnlich befindet ſich der Reiter auf der linken Seite des loſen Pferdes. Das Klügſte, was er in einem ſolchen Fall thun kann, iſt, ſein eigenes Pferd gegen das loſe Pferd zu preſſen und einen Kreis nach rechts herum zu reiten. Dadurch wird er vermeiden, daß ſich das geführte Pferd losreißt, oder daß es ihn aus dem Sattel zieht.

Zu der Ausrüſtung des Führers gehören außer einem vollſtändigen Putzzeug: ein praktiſcher Hufräumer, der wie ein Taſchenmeſſer zuſammengeklappt werden kann (Fig. 190), eine kleine Flaſche Salzſäure zur Verbeſſerung des Waſſers und möglicherweiſe noch einige vom Tierarzt vorgeſchriebene Mittel gegen äußere Verletzungen und Kolik beim Pferde.

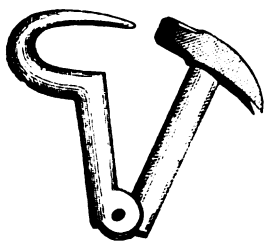
Während der heißen Jahreszeit wird ſehr früh — 2 oder 3 Uhr morgens — abmarſchirt und tags über geraſtet.

Bei der Ankunft in der Station hat der Führer, wie bitter ihm dies auch vorkommen möge, zuerſt für ſein Pferd und dann erſt für ſeine eigene werte Perſon zu ſorgen. Zu dieſem Zweck wird er ſich, bevor er den Stall bezieht, die Gewißheit verſchaffen, daß daſelbſt kein krankes Pferd aufgeſtellt iſt. Dann hat er nachzuſehen, daß die Krippe feſt ſitzt, daß keine Nägel aus den Standwänden oder den Latierbäumen hervorſtehen, keine Löcher in dem Fußboden vorhanden ſind u. ſ. w. Nachdem dieſe Inſpektion beendigt und etwaige Mängel ſo gut wie möglich beſeitigt worden, wird er die Krippe einer gründlichen Reinigung unterziehen, für eine gute Streu Sorge tragen und ſchließlich ſein Pferd ſo aufſtellen, daß es nicht mit fremden Pferden in Berührung kommt, oder wenigſtens nicht von ſolchen verletzt werden kann. Darauf folgt die Abwartung, Tränkung und Fütterung, nach den für die Pferdepflege geltenden Grundſätzen.

Soll der Transport per Bahn geſchehen, ſo braucht der Wärter außer den hier oben angegebenen Gegenſtänden noch einige ſtarke Stricke, einen Futterſack, eine Futterſchwinge, ein Haferſieb, einen zum Zuſammenklappen eingerichteten Waſſereimer aus waſſerdichtem Stoff (Fig. 191 und 192), und bei längeren

Fahrten auch eine kleine, für Stearinkerzen berechnete Handlaterne. Sehr zu empfehlen auf Reisen und weitere Fahrten ist auch Ritchie's Patent-Futterbeutel (Fig. 193). Dieser Freßbeutel ist aus einem Stück wasserdichten Segeltuchstoff

Fig. 190.



Hufräumer.

Fig. 191.

Reiseeimer.

Fig 192.

angefertigt. Wie die Abbildung zeigt, ist der obere Teil erweitert. Diese Form hat den Vorteil, daß sie einerseits der Bewegung des Unterkiefers genügenden Spielraum gewährt und andererseits den Verlust des Hafers verhindert, wenn das Pferd, seiner Gewohnheit gemäß, den Kopf aufwirft um das Futter im unteren Teile des sich leerenden Beutels zu erwischen. Die Körner rollen dann in die sackartige Erweiterung, und werden nicht wie mit den altartigen Freßbeuteln unvermeidlich war, hinausgeschleudert. Die Basis des Patentfutterbeutels besteht aus Leder und ist so breit, daß der gefüllte Beutel auf den Boden gestellt werden kann. In einer der Lage der Nasenlöcher des Pferdes entsprechenden Höhe, ist der Beutel mit zahlreichen kleinen Luftlöchern versehen, die, obwohl sie zu klein sind um ein Haferkorn durchzulassen, dem fressenden Pferde das Einatmen frischer Luft ermöglichen. Letzteres wird von jedem Praktiker als ein besonderer Vorzug geschätzt werden, denn der Haupteinwand der gegen die Freßbeutel der früheren Konstruktion geltend gemacht wurde, war eben, daß das Pferd mit denselben genötigt wurde eine mit allerlei Unreinlichkeit (Staub, Futterpartikel 2c.) geschwängerte Luft einzuatmen, was unter Umständen Anlaß zu Entzündungen der Atmungsorgane geben konnte. Der Patent-Futterbeutel ist zum Preise von 36—48 Shilling per Dutzend vom Fabrikanten, 81 Euston road, London, zu beziehen. Schließ-

Fig. 193.

Patent-Futterbeutel.

lich möchte ich noch jedem Pferdebeſitzer raten, auch für den Wärter eine oder mehrere Decken mitzuſchicken, denn nicht jeder Transporteur iſt ſo opferfreudig zu frieren, wenn er warme Decken auf dem Rücken der Pferde liegen ſieht.

Um ſicher zu ſein den gewünſchten Zug benutzen zu können, muß der Transporteur die erforderliche Anzahl Pferdewagen 24 Stunden vor Abgang des betreffenden Zuges beſtellen und ſpäteſtens 2 Stunden vor der Abfahrtzeit mit den Pferden auf dem Bahnhof bereit ſtehen. Sind mehrere Pferde in dem Transport, ſo muß jedes einzelne von einem Manne geführt werden. Auf dem Einparkirungsplatz angekommen, begibt ſich der Leiter des Transports zur Kaſſe, um die nötigen Billete zu löſen und alle ſonſtigen für den Pferdetransport vorgeſchriebenen Formalitäten zu erfüllen. Während dieſer Zeit haben ſeine Begleiter eine hohe und ebene Streu in den Waggons und auf deren Zugangsbrücken ausgebreitet. Selbſtverſtändlich muß auch nachgeſehen werden, daß letztere ordentlich eingehakt ſind und feſt liegen, ſowie auch jeder in oder an dem Wagen entdeckte, noch ſo geringfügige Schaden oder Mangel allſogleich anzumelden iſt.

Sodann beginnt das Einwaggoniren der Pferde. Hierbei ſtößt man nicht ſelten auf ſehr ernſte Schwierigkeiten. Ich habe in dieſer Beziehung eine ziemlich große Erfahrung erworben, denn nach hunderten zählen die Pferde aller Art — vom Vollblutpferde bis zum Pinzgauer — die ich von England, Frankreich, Belgien, Öſterreich und Deutſchland perſönlich nach dem Skandinaviſchen Norden geführt habe.

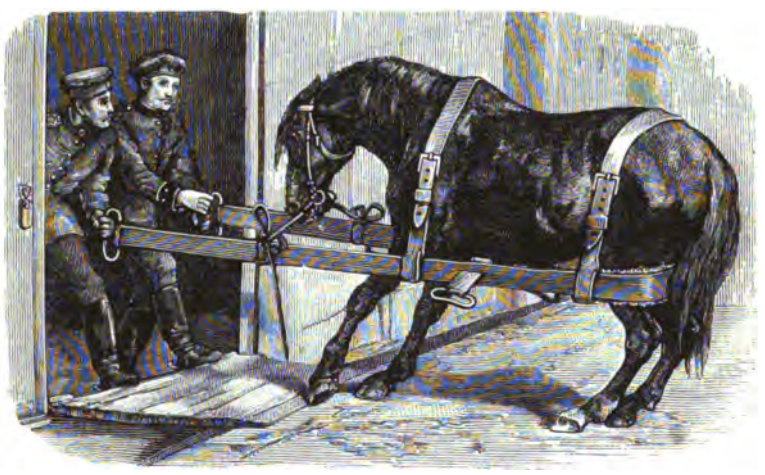
Es gibt Pferde, die weder mit Gutem noch Böſem dazu gebracht werden können, freiwillig den Pferdewagen zu betreten. Die Zwangsmittel, die in ſolchen Fällen angewendet werden müſſen, ſollen ſtets der Individualität des Pferdes angepaßt ſein. Einige im rechten Augenblick applizirte rechtſchaffene Hiebe führen bisweilen zum Ziel, oft machen ſie aber auch die Sache nur noch ſchlimmer. Dem Pferde etwas vor die Augen zu binden, ſo daß es den Gegenſtand ſeiner einfältigen Furcht nicht ſehen kann, iſt ebenfalls ein ſehr beliebtes Mittel. Mir hat es jedoch nie geholfen. Ich habe ſtets gefunden, daß die Pferde nur noch energiſcheren Widerſtand leiſteten, ſobald ſie, außer Stand geſetzt, ihre Augen zu gebrauchen, die verräteriſche Brücke unter ihren Füßen *fühlten*. Und ebenſo wenig laſſen ſich alle Pferde von einem vorausgehenden Stallgenoſſen dazu verleiten, die terra firma zu verlaſſen. Dies gilt auch von der bekannten Vorſchrift, die gefüllte Futterſchwinge als Lockmittel zu gebrauchen, denn iſt das Pferd einmal in Aufregung geraten, ſo verſchmäht es ſicher ſelbſt die größten Leckerbiſſen.

Ich machte deshalb nie lange Umſtände mit einem widerſpenſtigen Gaul. Sah ich, daß er nicht gutwillig in den Wagen hinein wollte, ſo ließ ich zwei ſtarke,

zu beiden Seiten postirte Leute einen dicken Strick um sein Hinterteil — selbstverständlich unter dem Schweif — spannen und ihn so ganz einfach hineinziehen. Das gelang immer. Kann man das eine Ende des Strickes an der Waggonthür befestigen, so gewinnt man natürlich bedeutend an Kraft. Daß das Pferd bei dieser zwangsweisen Einparkirung von einem ruhig vorausgehenden Mann am Zügel geführt werden muß, braucht wohl kaum hervorgehoben zu werden.

Der Vollständigkeit wegen sei hier auch erwähnt, daß A. Gausrapp in

Fig. 194.



Gausrapps Einladevorrichtung.

München eine eigene Vorrichtung gegen Widersetzlichkeit der Pferde beim Verladen erfunden hat.

Wie aus dem vom Erfinder herausgegebenen Prospekt zu ersehen ist, beruht das Prinzip dieses Apparats (Fig. 194) auf Arretirung der beiden Sprunggelenke des Pferdes im Augenblick seiner Widerspenstigkeit bei der Einparkirung. Er besteht aus dem teilweise gepolsterten Haupt- oder Langriemen, welcher von der Brust des Pferdes auf der einen Seite um dasselbe herum und bis zu den Sprunggelenken herabhängend, auf der anderen Seite wieder bis zur Brust vorgeht und an beiden Enden mit je einem festen ovalen Handgriff versehen ist, dem Halsriemen, welcher den Hauptriemen am Pferde zu halten hat, rechts und links am Ende des Halses, am Hauptriemen befestigt ist und beliebig verlängert oder verkürzt werden kann, dem Regulirriemen und einigen an den Seiten des Hauptriemens an kurzen Riemchen befestigte Reserve-Handgriffen. Beim Gebrauch wird der Einparkirungsriemen so auf das Pferd gelegt, daß der gepolsterte Teil des Hauptriemens auf den Sprung-

gelenken aufliegt, beziehentlich schnell durch den Regulirriemen hinauf- oder herabgelassen werden kann. Inzwischen wird das Pferd mit den Zügeln an Ringe gebunden, welche etwa 30 cm von den Handgriffen entfernt am Hauptriemen festgenäht sind, und zwar mit dem Kopf so tief, daß ein Aufschnellen desselben nicht möglich ist. Dann wird an den beiden Handgriffen — bei sehr störrischen Pferden auch an den Reservehandgriffen — rasch und ohne alles Zerren und Reißen angezogen.

Das Pferd wird durch die Arretirung der Sprunggelenke unfähig nach rückwärts zu gehen und auszuschlagen und wird den mit den Hinterfüßen verlorenen Halt durch Vorsetzen der Vorderfüße immer wieder zu gewinnen suchen und so den Waggon ohne weiteres nehmen.

Dieser Apparat, welcher von E. Kumpfmüller in München für 20 Mark zu beziehen ist, soll sich nicht nur für Pferde, sondern auch für Hornvieh eignen.

Meiner Überzeugung nach, leistet ein einfacher Strick, welcher, da er in dem Winkel zwischen dem Ober- und Unterschenkel zu liegen kommt, ebenfalls die Widerstandsfähigkeit der Hintergliedmaßen bricht, nahezu dieselben Dienste, wie der Gausrappsche Apparat.

Ist das Pferd endlich — gutwillig oder nicht — in den Waggon gebracht (ein einzelnes Pferd wird am zweckmäßigsten in den mittleren Stand aufgestellt), so werden die losen Wände schnell befestigt und die Querbalken vorgelegt. Für den Fall, daß noch immer Widersetzlichkeiten vom Pferde zu befürchten wären, wird ein starker Strick von der einen Wand zur andern knapp über den Widerrist des Pferdes gespannt. Ein unruhiges Pferd darf außerdem keinen Augenblick aus den Augen gelassen werden, sondern muß sich der Wärter mit einem Trensenzügel in jeder Hand vor dasselbe aufstellen und versuchen, es durch Zureden und Liebkosungen mit der ungewohnten Situation zu versöhnen. Erst wenn die Fahrt bereits eine gute Weile gedauert und das Tier sich vollständig beruhigt hat, darf der Mann daran denken, sich einen Sitzplatz auf seinem Beobachtungsposten vor dem Stand einzurichten.

Was die Fütterung während einer Eisenbahnfahrt betrifft, sollte dieselbe immer, wenn möglich, so geordnet werden, daß die Pferde ihren Hafer erst dann erhalten, wenn sie auswaggonirt und zur Ruhe gekommen sind. Sollte dies aber wegen langer Dauer der Fahrt nicht thunlich sein, so füttert man den Hafer während des längsten Aufenthalts. Das Heu wird während der Fahrt aus der Hand gefüttert. Bezüglich des Tränkens ist zu beobachten, daß die Pferde unter gewöhnlichen Verhältnissen und während einer Eisenbahnfahrt, welche keine 12 Stunden in Anspruch nimmt, nicht getränkt zu werden brauchen. Dauert die Fahrt aber länger, so muß den Tieren abgestandenes Wasser, welchem der Wärter etwas Gersten-

oder Weizenmehl zugemischt, gereicht werden. Während der kalten Jahreszeit sollte das Wasser stets die Temperatur kuhwarmer Milch haben. Es sei deshalb hier daran erinnert, daß die Lokomotivführer gewiß bereit sein werden, den höflich darum bittenden Pferdewärtern soviel heißes Wasser zu verabreichen, als sie zur Bereitung eines lauwarmen Mehltrankes brauchen.

Wie der Wärter die auch im Waggon nicht zu entbehrende Ventilation anzuordnen hat, hängt natürlich von den Witterungsverhältnissen ab. Während der Sommerhitze z. B. wird es um so notwendiger sein, durch Öffnen der Luftlöcher und vorsichtiges Zurückschieben der Waggonthüren einen erfrischenden Luftzug im Wagen hervorzurufen, als die Pferde auf der Bahn stets zu Blutkongestionen gegen den Kopf und die Lungen disponiren. Geschieht die Fahrt dagegen zur Winterszeit, so erfordert die Vorsicht, daß der Waggon nur während des Aufenthalts in den Stationen ausgelüftet wird. In der kälteren Jahreszeit wird dem Pferde natürlich auch die erforderliche Anzahl Decken aufgelegt und außerdem noch durch eine hohe, dichte Streu für Erhaltung einer möglichst behaglichen Temperatur in den Extremitäten des Pferdes gesorgt. Daß eine solche Streu, besonders wenn sie recht hoch auf den Seiten und hinter dem Pferd aufgeschüttet wird, auch guten Schutz gegen die während einer Eisenbahnfahrt unvermeidlichen Stöße und Püffe gewährt, liegt auf der Hand. Ein gewissenhafter Transporteur wird deshalb nie — also auch im Hochsommer nicht — versäumen, den Stand seiner Pferde sorgfältig mit Stroh auszupolstern.

Selbstverständlich darf der Wärter seine Pferde während des Aufenthalts in den Stationen nicht verlassen. Die in der Packtasche mitgeführten Mundvorräte pflegen billiger als die Restaurationskost zu sein; Wasser — und wenn es sein muß Bier — wird in den meisten Stationen auf dem Bahnsteig ausgeboten, und was die übrigen natürlichen Bedürfnisse betrifft, rümpft das Pferd nicht die Nase, wenn dieselben während der Fahrt befriedigt werden.

Schließlich unterlasse der Transporteur auf längeren Fahrten nicht, zur Vermeidung unnötigen Aufenthalts die nötige Anzahl Pferdewagen für die ganze Strecke auf telegraphischem Wege vorauszubestellen. Sehr geraten ist es auch, sich auf allen Kreuzungsstationen die Gewißheit zu verschaffen, daß der Wagen an den richtigen Zug angekoppelt und hierbei die alte Regel „Je näher an die Lokomotive, desto ruhigere Fahrt", wenn irgend möglich berücksichtigt werde.

Beim Auswaggoniren wird natürlich dieselbe Vorsicht wie beim Verladen beobachtet. Da die meisten Pferde mit großem Ungestüm aus dem Wagen herausstürmen, rate ich jedem Transporteur, beim Ausladen außerdem je einen Mann zu jeder Seite der vom Waggon zum Kai führenden Brücke aufzustellen. Ich weiß

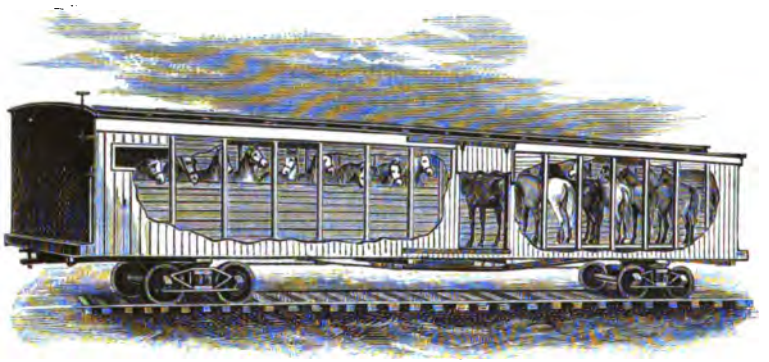
nämlich von vielen Fällen, wo das Unterlaſſen dieſer Maßregel zur Folge gehabt, daß das ungeduldig vorwärts drängende Pferd mit den Vorderfüßen über die Brücke hinaus in den zwiſchen dem Waggon und dem Kai befindlichen Zwiſchenraum geraten und bei dieſem Sturz in die Tiefe arg zugerichtet worden iſt. Die Sache läßt ſich indeſſen auch einfacher bewerkſtelligen. Verſuche zum Ausladen von Pferden aus Eiſenbahnwagen ohne Verwendung von Rampen, welche kürzlich in der Nähe von Wiener-Neuſtadt vor kavalleriſtiſchen und Eiſenbahn-Fachleuten gemacht wurden, haben ſehr günſtige Ergebniſſe geliefert. Es wurde feſtgeſtellt, daß es bei nicht allzu ungeeigneten Bodenverhältniſſen unnötig ſei, die einzelnen Wagen an die Rampen hinanzufahren und die Pferde aus den Wagen hinauszuführen. Es ging einfach ein Mann, welcher das Pferd am Kopfe führte, voran, zwei Mann ſchoben das letztere von rückwärts zur Thür, alles übrige beſorgte das Pferd ſelbſt, indem es gern den rettenden Sprung in das Freie that, welcher es aus ſeiner Haft befreite. Es kam kein Pferd zu Schaden. Daß das Verfahren eine große Zeiterſparnis zur Folge hat, liegt auf der Hand. Das „Armeeblatt“, welches die Mitteilung bringt, weiſt namentlich auf die Anwendung bei Infanterie-Truppenkörpern hin, deren ſchnell ausgeſtiegene Mannſchaften oft noch lange auf das Ausladen der zugehörigen Pferde warten müſſen.

Wird das Pferd nach den hier aufgeſtellten Regeln behandelt, ſo braucht man, vorausgeſetzt, daß keine beſonderen Unglücksfälle, wie z. B. plötzliche Krankheit, eintreten, nicht zu befürchten, daß eine längere Eiſenbahnfahrt ſchädliche Folgen für die Geſundheit des Tieres mit ſich führen wird. Die vielen Pferde, die ich von Frankreich, Ungarn und Tirol nach Schweden transportirt habe, zeigten bei ihrer Ausladung am Beſtimmungsorte nicht die geringſte Spur von Unwohlſein oder Ermüdung. Noch bezeichnender aber iſt, daß die Pferde, welche die ruſſiſche Regierung im Jahre 1878 zu der internationalen Pferdeausſtellung nach Paris ſchickte, ohne Anſtand die weite Reiſe von Moskau und Petersburg bis Paris in einer Tour zurücklegten und während der ganzen Fahrt nicht ein einzigesmal ausgeladen zu werden brauchten.

Leider läßt das Pferdetransportweſen auf den kontinentalen Eiſenbahnen noch manches zu wünſchen übrig. Wir Feſtländer haben in dieſer Hinſicht viel von England zu lernen. Dort iſt es z. B. gar keine Seltenheit, daß wertvolle Pferde weite Strecken ohne jede Begleitung per Bahn verſchickt werden. Daß dies möglich iſt, hat ſeine Erklärung in der zweckmäßigen Konſtruktion der Pferdewagen, welche ſo eingerichtet ſind, daß die Pferde auf dem Perſonenperron ein- und ausgeladen werden können, ſowie auch in dem nicht weniger wichtigen Umſtande, daß das engliſche Bahnperſonal mit edlen Pferden umzugehen verſteht.

Den größten überhaupt zu erzielenden Komfort bieten aber wohl die amerikaniſchen Luxus-Pferdewagen, die ſog. „Palace Horse Cars“, den per

Fig. 195.



Amerikaniſcher Luxus-Pferdewagen.

Fig. 196.

Amerikaniſcher Luxus-Pferdewagen, innere Anſicht.

Bahn zu transportirenden Pferden. Dieſe Wagen, die eine Länge von 50 Fuß haben, enthalten 18 mit Krippen und Waſſertrögen verſehene Stände, je einen geräumigen Gang entlang der Frontſeite der Stände und Raum für die Unter-

bringung von bedeutenden Futtervorräten. Vielleicht entschließt sich einmal in nicht zu ferner Zukunft der Berliner Union-Klub oder der Jockey-Klub für Österreich einen solchen „Palace Horse Car“ bauen zu lassen. Dringend zu wünschen wäre dies jedenfalls, denn die Art und Weise, in welcher man in Deutschland und Österreich-Ungarn Pferde per Bahn transportirt, die ein Vermögen repräsentiren, muß geradezu als eine barbarische bezeichnet werden.

Weit bedenklicher als die Bahnfahrten sind Seereisen für das Pferd, denn auf dem Meere gesellt sich zu der größeren Erkältungsgefahr noch das mit den mehr oder weniger heftigen Schwankungen des Schiffes verknüpfte Risiko. Doppelte Vorsicht wird deshalb bei solchen Fahrten geboten sein.

Was zunächst die Bekleidung des Pferdes betrifft, kann ich auf Grund langjähriger Erfahrung nicht genug anraten, der vollständigen, aus Maske, Brust und Rückenstück bestehenden Ausrüstung eine aus wasserdichtem Stoff angefertigte, mit langhaariger Wolle gefütterte Decke hinzuzufügen. Solche, speziell für Seereisen bestimmte Decken können von James Plant & Cie. in Hannover bezogen werden. Außerdem binde man dem Pferde ein Stück Schafpelz — die Wolle natürlich nach innen — um die Kehle. Sehr zweckmäßig wird es auch sein, wenn man dem Pferde während der letzten 5—10 Tage vor der Abreise eine kühlendes, gelind abführendes Futter verabreichen kann.

Der beste Platz für das Pferd ist auf Deck, quer gestellt, nicht zu nahe bei dem übelriechenden Schornstein, aber auch nicht zu weit weg an den Endpunkten des Schiffes, wo die schwankende, rollende Bewegung sich immer am meisten bemerkbar macht. Wertvolle Pferde werden auf kürzeren Seereisen stets in losen, stark gezimmerten Kasten oder Ständen verfrachtet, welche an beiden Enden mit Thüren versehen sein sollten. Leider hat man bis jetzt diese Kasten noch nicht so konstruirt, daß sie auf Rollen gestellt werden können. Und doch wäre es sehr bequem, wenn man die Pferde schon am Lande in die Kasten bringen und diese dann aufs Schiff schieben könnte, falls keine Vorrichtung zum Heben der Kästen mittelst Krahnen vorhanden ist. Man würde so den Schwierigkeiten ausweichen, die oft mit dem Verladen der Pferde verknüpft sind.

Durchaus notwendig ist es, die Pferde auf eine hohe weiche Streu zu stellen. Sand eignet sich hierzu am besten, indem derselbe dem Pferde einen festeren Stand als Stroh verleiht. Auch wird man es nie versäumen dürfen, ein starkes Tauende quer über den Kasten, knapp über den Widerrist des Pferdes zu spannen. Sollte die Fahrt von längerer Dauer sein, so müssen den in Kasten verladenen Pferden die Eisen belassen werden, weil sonst die Sohle leicht durch Druck und Stöße beschädigt werden könnte.

Natürlich wird man, wenn irgend möglich, den Transport zur See nur einem absolut seefesten Mann anvertrauen, denn fällt der Begleiter der Seekrankheit zum Opfer, so bleibt das Pferd sich vollkommen selbst überlassen.

Die Fütterung darf auf der See nicht dieselbe wie am Lande sein. Die Pferde disponiren nämlich während Seefahrten ganz besonders zu Verstopfungen und es ist deshalb ratsam, ihnen wenigstens einmal täglich ein Kleienfutter (mash) zu verabreichen. Bei der französischen Reiterei ist folgende Tagesration für die per Schiff transportirten Pferde festgestellt:

Hafer	2,00	Kilo.
Heu	4,00	„
Kleie	2,00	„
Mehl	0,75	„

Das Wasserquantum darf dagegen nicht beschränkt werden, denn die Tiere pflegen am Bord mehr als am Land zu trinken; 15—20 Liter dürfte die passende Wasserration sein und empfiehlt es sich, dieselbe zu zwei Tränkungen — eine in der Früh und eine Abends — zu verwenden.

Außerordentlich wohlthätig wirkt ein zeitweises Abwaschen der Beine und Hufe des Pferdes mit Seewasser, nur ist dies nicht zu bewerkstelligen, wenn das Pferd in einem Kasten steht. Aus diesem Grunde und da es bei längerer Dauer der Fahrt absolut notwendig ist, dem Pferde nicht nur größere Freiheit der Bewegungen zu gönnen, als im Kasten zu erreichen ist, sondern ihm auch täglich mehreremale die Beine mit der flachen Hand kräftig abzureiben, stellt man die Pferde auf weiteren Seereisen stets in einem abgesonderten Raum unter Deck auf. Mit diesem Abreiben bezweckt man dem Kaltwerden und Anschwellen der Extremitäten vorzubeugen. Sir George Stephens erzählt, daß ihm der Nutzen der Massage nie deutlicher vor Augen geführt worden, als da er vor mehreren Jahren mit einem Manne zusammentraf, der eine Anzahl wertvoller Pferde von England nach Indien transportirt hatte. Auf Sir George's Frage, wie die Pferde während der langen Fahrt die nötige Bewegung hätten erhalten können und welche Maßregeln getroffen worden wären, um die gewohnte Schritt- und Trabbewegung zu ersetzen, antwortete der alte Transporteur, daß er nur einen Wärter für 3 Pferde gehabt; die Tiere hätten während der ganzen Fahrt in breiten, an der Decke befestigten Gurten geruht, so daß die Beine nahezu gänzlich von der Last des Körpers befreit gewesen wären und die Hauptbeschäftigung der Wärter hätte darin bestanden, die Beine der Pferde stundenlang abzureiben oder zu massiren. Dank dieser Behandlung wären aber auch die Tiere bei der Ankunft in Indien so frisch auf den Beinen gewesen, daß sie 10 Tage später wieder jede noch so anstrengende Arbeit hätten verrichten können.

Sobald die Pferde das Schiff verlassen haben, muß ihnen eine kürzere Schrittbewegung gegeben werden. Darauf reicht man ihnen etwas Heu und Wasser. Kleienfutter erhalten sie so lange, bis jede Spur von Verstopfung verschwunden ist. Dann erst wird wieder zu der gewöhnlichen Fütterung und Arbeit übergegangen. Während dieser Erholungszeit ist es den Pferden am zuträglichsten, in einer geräumigen Box zu stehen, wo sie sich nach Belieben bewegen und ihre steif gewordenen Gliedmaßen wieder zurecht treten können.

Es sollte mich freuen, wenn der Leser aus dem, was ich hier über den Pferdetransport zu Land und Wasser geäußert habe, den Schluß ziehen wollte, daß es eine sehr gewagte Sache ist, den Transport eines Pferdes einem unerfahrenen, leichtfertigen, schwachherzigen oder gar mit dem Gotte Bacchus liegäugelnden Mann anzuvertrauen.

Sechstes Kapitel.

Die Behandlung der Wagen, der Geschirre, der Reitzeuge u. s. w.

Wie wichtig es auch für den Stallmann sein möge, eine genaue, bis in die kleinsten Details gehende Kenntnis alles dessen zu erwerben, was zur Pflege des Pferdes gehört, kann er doch damit allein nicht in Anspruch auf die Meisterschaft erheben. Fehlt ihm Übung und Gewandtheit in der Behandlung der Wagen, Geschirre, Sättel, Zäume u. s. w., so wird er trotz seiner sonstigen Verdienste nicht verhindern können, daß die Sattlerrechnungen unangenehme Dimensionen annehmen und das ihm anvertraute Inventarium verfällt. Dann pflegt es aber auch nicht mehr lange zu dauern, bis sein Herr ihn in mehr oder weniger verbindlichen Ausdrücken ersucht, sich um ein anderes Feld für seine Thätigkeit umzusehen. Andererseits ist es durchaus keine Seltenheit, daß ein schlechter Fahrer oder Reiter lange Jahre hindurch auf demselben Platz geduldet wird, nur weil er es besser wie andere versteht, Remise und Sattelkammer in musterhafter Ordnung zu erhalten. Und da es nun außerdem für jeden rechtschaffenen Stallmann eine Ehrensache sein muß, sich auf seinem Gebiete keiner beschämenden Kritik auszusetzen, werde ich mich bemühen, den Leser im folgenden möglichst genau darüber zu belehren, was bei der Pflege der Equipage und des Reitzeuges zu beobachten ist.

Die Wagen müssen in einem luftigen, trockenen, weder zu dunkeln noch zu lichten Raume aufgestellt werden. Dumpfige, feuchte Luft, sowie grelles Sonnenlicht, rauben der Lackirung ihr frisches, glänzendes Aussehen. Nicht weniger wichtig ist es, daß keine Verbindung zwischen dem Stall und der Remise vorhanden ist und daß letztere nicht von den Dünsten der Dungstätte erreicht werden könne; denn mit Ammoniak geschwängerte Luft verursacht nicht nur Abbröckeln der Lackirung, sondern bleicht und verändert auch die Farben. Ein Klotzpflaster (nicht Bretter) aus hartem Holz, ist als der beste Fußboden für Wagenremisen anzusehen. Ziegelpflaster ruft Feuchtigkeit hervor und unter der Einwirkung von Feuchtigkeit erblindet die Lackirung des Wagens. Sehr zu empfehlen sind auch Fensterscheiben aus Milchglas für Wagenremisen, denn gewisse Farben, besonders blau, bleichen stark, wenn sie zu lange im Dunkeln belassen werden.

Wenn angenommen werden kann, daß der Wagen mehrere Tage hindurch nicht in Gebrauch genommen werden wird, ist derselbe stets mit einem Überzug aus Drillichstoff zuzudecken. Staub, der längere Zeit hindurch auf dem Wagen liegen bleibt, hat nämlich ebenfalls eine schädliche Einwirkung auf die Lackirung. Daß ein solcher Überzug stets trocken gehalten werden muß, ist selbstverständlich*.

Ein neuer oder frisch lackirter Wagen sollte immer einige Wochen stehen gelassen werden, bevor man ihn in Gebrauch nimmt. Aber selbst dann werden häßliche Flecken in der Lackirung entstehen, wenn der Kutscher nicht Sorge dafür trägt, daß der während der Fahrt angesammelte Kot vor dem Eintrocknen abgespült wird. Jeden Wagen unmittelbar nach dem Gebrauch zu reinigen und nie einen schmutzigen Wagen in der Remise aufzustellen, ist somit eine der wichtigsten Regeln, welche dem Kutscherlehrling einzuschärfen sind. Der Schmutz braucht sich nur ein einzigesmal in die Lackirung einzubeißen, um diese für immer zu ruiniren. Sollte deshalb der Kutscher ein- oder das anderemal bei der Rückkehr von einer nächtlichen Fahrt absolut nicht im stande sein, auch den Wagen einer gründlichen Reinigung zu unterziehen, so darf er doch nie sein Lager aufsuchen, bevor er nicht den schlimmsten Kot mit ein Paar Eimer

* In Remisen, wo jedem Wagen ein bestimmter Platz angewiesen ist, hängt über jedem Platz ein viereckiger, mit Segelleinen überzogener Holzrahmen, der so groß ist, daß er alle äußersten Punkte überragt. An den vier Seiten des Rahmens sind herunterhängende Stücke Segeltuch nach Art von Gardinen angebracht, die entweder in die Höhe oder nach den Seiten gezogen werden können. So ist der Wagen vollständig bis zum Boden bedeckt, ohne vom Überzug berührt zu werden. Diese Einrichtung gewährt mehrere schwer ins Gewicht fallende Vorteile. Speziell sei erwähnt, daß das häufige Abnehmen und Auflegen des Überzuges der Lackirung des Wagens nicht zuträglich sein kann und ferner, daß ein feucht gewordener Überzug ruinirend auf sowohl das Äußere wie das Innere des Wagens einwirkt.

reinen Wassers vom Kasten und dem Untergestell abgespült hat. Damit ist schon viel gewonnen. Die Erfahrung lehrt, daß die am nächsten Morgen nach dem Putzen und Füttern erfolgende gründliche Reinigung des Wagens sich dann viel leichter und schneller bewerkstelligen läßt.

Bevor der Kutscher mit der sehr umständlichen Arbeit des Wagenwaschens beginnt, sollte er stets den Wagen nach einem schattigen Platz hin ziehen, denn die brennenden Sonnenstrahlen sind, wie jede Hausmutter bestätigen kann, der Ruin aller lackirten Holzsachen. Nachdem dies geschehen, wird er alle Kissen und Teppiche entfernen, das Verdeck aufschlagen — oder wenn es ein gedeckter Wagen ist, der gereinigt werden soll, die Fenster hinaufziehen — und ein Ortscheit unter die Deichsel stellen.

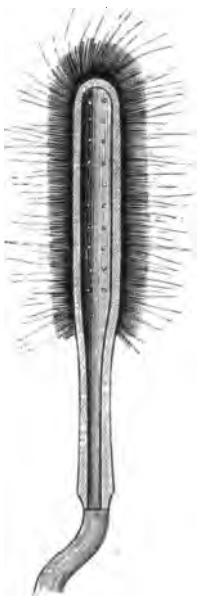
Es gilt nun vorerst den an dem Wagen haftenden Kot aufzuweichen. Am zweckmäßigsten verwendet man hierzu eine kleine Gartenspritze, oder in Ermangelung einer solchen eine gewöhnliche Gießkanne. Welches Gerät der Kutscher aber auch benutzen möge, hat er sich stets vor Augen zu halten, daß der Erfolg seiner Arbeit an die Bedingung geknüpft ist, daß nicht mit dem Wasser gespart wird. Je mehr Wasser, desto schneller und gründlicher die Reinigung.

Um beim Abspülen nicht jene Teile zu beschmutzen, die bereits gereinigt worden sind, ist es unbedingt notwendig, dasselbe in einer gewissen Reihenfolge vorzunehmen. Zuerst kommt das Verdeck an die Reihe, dann der Kasten, darauf das Untergestell und zuletzt die Räder. Zum Abschwammen des Verdecks und des Kastens benötigt der Kutscher einen sehr großen, weichen Schwamm. Noch nicht gebrauchte Schwämme müssen erst in kochendes Wasser gelegt und sorgfältig von den vielen Steinchen und Muschelschalen gereinigt werden, welche ihnen anzuhaften pflegen. Unterläßt der Kutscher dies, und nimmt er einen neuen Schwamm ohne weiteres in Gebrauch, so kann es ihm passiren, daß er mit einem einzigen Strich eine tiefe Schramme in der glänzenden Lackirung seines Wagens hervorruft.

Die untere Seite der Kotflügel wird mit einer Wagenbürste, die obere mit einem Schwamm gereinigt. In vielen Ställen wird die Bürste auch zum Reinigen des Kastens und der Räder verwendet. Ich habe dies jedoch nie gestattet, sondern stets nur einen Schwamm und Putzleder zu diesen Zwecken gebrauchen lassen, denn meine Erfahrung ist, daß die Bürste mit den in ihren Borsten angesammelten Schmutzpartikelchen wie Sandpapier auf die Lackirung wirkt, wozu noch der Übelstand kommt, daß der mit der Bürste hantirende Kutscher sehr vorsichtig sein muß, wenn er nicht mit dem hölzernen Rückenteil derselben gegen die Radspeichen anschlagen und so die äußerst empfindliche Lackirung beschädigen will. Da nun aber mancher Kutscher die Bürste nicht entbehren zu können wähnt, habe ich hier

(Fig. 197) die Abbildung einer recht praktischen Erfindung beigefügt, welche geeignet ist, den mit den gewöhnlichen Wagenbürsten verknüpften Nachteilen wenigstens teilweise vorzubeugen. Wie aus der Zeichnung ersichtlich ist, kann der hohle Griff dieser neuartigen Bürste an den Schlauch einer Wasserleitung oder Spritze angeschraubt werden und strömt dann das Wasser durch kleine an der Rückenseite befindliche Löcher über die Teile des Wagens, mit welchen die Bürste in Berührung gesetzt wird.

Fig. 197.



Wagenbürste.

Fig. 198.

Rad-Wippe.

Fig. 199.

Rehleder.

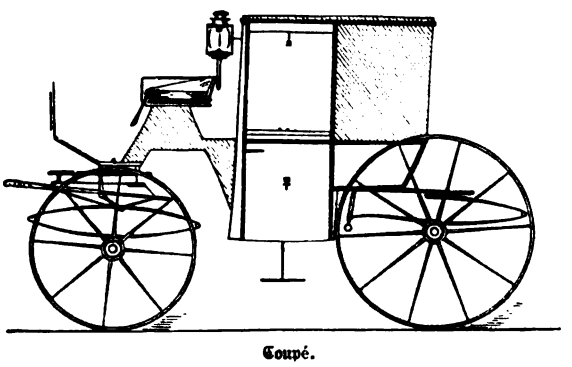
Beim Abspülen der Räder kann der Kutscher nicht ohne Ungelegenheit das kleine Gerät entbehren, das in Fig. 198 abgebildet ist. Diese sog. Wippe ermöglicht es ihm nämlich, die Räder während des Abwaschens in drehender Bewegung zu erhalten, wodurch ein gründliches Abspülen derselben bedeutend erleichtert wird. Auch beim Waschen der Räder ist eine gewisse Reihenfolge einzuhalten. Man beginnt mit dem hinteren Teil der Nabe und geht dann zu den Speichen und Felgen über. Darauf werden die Nabe, die Speichen und die Felgen auf der vorderen Seite abgeschwammt, und schließlich muß jede einzelne Speiche auch auf der inneren Radseite sorgfältig vom Schmutze befreit werden. Nachdem das Rad auf diese Weise gereinigt worden ist, wird es einigemal um seine Achse gedreht und mit reinem Wasser abgespült.

Sollte der Schmutz an den Wagen angefroren sein, bleibt dem Kutscher nichts anderes übrig, als warmes Wasser zum Waschen zu nehmen. Da dies aber der Lackirung nicht zuträglich ist, wird bei dem darauf folgenden Abspülen der einzelnen Teile um so weniger mit Wasser gespart werden dürfen.

Nur wenn das Abwaschen oder Abspülen des Wagens nach der hier geschilderten Methode vorgenommen wird, kann es gelingen, unnötigen Zeitverlust und doppelte Arbeit zu vermeiden.

Das beste Wasser zum Reinigen eines Wagens ist Regenwasser, denn die Erfahrung lehrt, daß solches der Lackirung einen besonderen Glanz verleiht. Hartes Wasser ist nächst Seewasser das schlechteste, das zu diesem Zweck verwendet werden kann.

Fig. 200.



Coupé.

Läßt man das Wasser auf den Wagen eintrocknen, so entstehen häßliche Flecken. Der Kutscher wird deshalb stets alle abgeschwammten und abgespülten Teile auf das Sorgfältigste mit einem weichen Rehleder (Fig. 199) abtrocknen und poliren. Bei dieser Arbeit kann der geschickte Stallmann eine überzeugende Probe seiner Kunst ablegen. Am schwierigsten ist es, große Flächen vollkommen glatt und spiegelblank zu poliren. Ein Coupé (Fig. 200) nach allen Regeln der Kunst zu reinigen, ist somit eine Arbeit, die große Übung erfordert.

Alle Lederteile — wie Verdeck, Kotflügel u. s. w. — werden mit Seifenwasser abgewaschen, sodann abgespült und nach dem Abtrocknen dann und wann mit etwas Leinöl eingerieben. Beim Niederlassen des Verdecks hat der Kutscher zu beobachten, daß keine unregelmäßigen Falten entstehen.

Damit kein Wasser zwischen den Federn sitzen bleibe und dort Rost verursache, sollte der Kutscher nach dem Abspülen des Wagens nie versäumen, sich auf einen der Tritte zu stellen und den Kasten in eine schaukelnde Bewegung zu ver-

setzen. Dadurch wird das etwa noch zwischen den Federn befindliche Wasser hervorgepreßt und kann dann leicht mit dem Schwamm und dem Rehleder aufgetrocknet werden.

Bei dieser Gelegenheit will ich auch erwähnen, daß Reif, der sich auf eisernen Wagenachsen gebildet, diese beim ersten während des Fahrens entstehenden heftigeren Stoße der Gefahr des Brechens aussetzt, falls der Kutscher nicht die Vorsicht gebraucht, vor dem Anspannen einigemal leicht mit einem Hammer auf die Endteile der Achse zu schlagen.

Fig. 201.

Bürste zur Reinigung der Wagenpolster.

Das Putzen von Bronze- und versilbertem Beschlag geschieht am zweckmäßigsten durch trockenes Reiben mit einem alten ledernen Handschuh, ohne Anwendung irgend welcher Putzpulver oder Säuren. Plattirter und messingener Beschlag kann jedoch mit einer aus ein wenig Tafelöl und pulverisirter Holzkohle oder auch aus Stearinöl und Wienerkalk bestehenden Mischung geputzt werden. Diese Putzmittel werden mit einem wollenen Lappen aufgetragen und dann mit einem anderen Lappen abgerieben, worauf die eigentliche Politur mit einem ledernen Handschuh zu bewerkstelligen ist. Bei diesem Detail der Wagenreinigung halte sich der Kutscher vor Augen, daß aller Beschlag an einer anständigen Equipage — der an den Laternen, dem Bock und den Rädern vorkommende nicht ausgenommen — so glänzen soll, als ob der Wagen eben erst die Werkstätte des Fabrikanten verlassen hätte.

Die Wagenfenster, sowie die Gläser in den Laternen werden mit einem angefeuchteten wollenen Lappen oder mit einem Rehleder blank gerieben. Sollte das Glas sehr schmutzig geworden sein, so kann es auch nach dem Abwaschen mit Spiritus und Kreide bestrichen und sodann mit einem seidenen Tuche oder weichem Papier abgerieben werden. Hierbei ist jedoch große Vorsicht zu beobachten, damit die Kreide keine häßlichen Spuren an den Fensterrahmen oder Wagenthüren hinterlasse.

Nachdem die Fenster polirt worden, werden sie heruntergelassen und die Wagenthüren geöffnet. Es hat dies nicht nur den Zweck, das Innere des Wagens zu lüften, sondern auch das etwa zwischen den Wagenthüren sitzen gebliebene Wasser schnell zum Trocknen zu bringen.

Flecken, die auf den lackirten Flächen des Wagens entstanden, können in den meisten Fällen durch eine flüchtige Einreibung mit Leinöl entfernt werden, wozu Watte sich am besten eignet.

Ist der Wagen auf die oben beschriebene Art von außen gereinigt worden,

so kommt das Innere an die Reihe. Die Teppiche und Polster werden ausgeklopft und gebürstet, und alle Teile der inneren Garnirung mit größter Sorgfalt abgestaubt. Hierzu gehört selbstverständlich auch, daß der Kutscher den Staub aus den durch die Matratzirung der Rückenlehne und Polster gebildeten Vertiefungen entfernt. Wird dies, wie leider nur zu oft geschieht, versäumt, so erhält selbst der eleganteste Wagen sehr bald ein schäbiges Aussehen. Ich halte es deshalb nicht für überflüssig, die Aufmerksamkeit des Lesers auf die in Fig. 201 abgebildete, speziell für genannten Zweck konstruirte Bürste zu lenken. Maroquin-, Seidenrips- und Atlas-Garnirungen dürfen jedoch nicht mit der Bürste in Berührung gebracht werden, sondern sind stets mit einem weichen Tuche abzuwischen.

Teppiche aus Wachstuchstoff passen nicht für den Gebrauch in Wagen. Die auf dem Boden des Kastens entstandene Feuchtigkeit kann nämlich unter solchen Stoffen nicht verdunsten, und wirkt dies nicht nur schädigend auf das Holzwerk, sondern auch verderbend auf die Luft im Innern des Wagens ein.

Zur Verhütung von Mottenfraß wird eine Schale mit Terpentin oder Kampfer auf den Boden des Kastens gestellt, sobald der Wagen voraussichtlich für längere Zeit in der Remise zu verbleiben hat. Dieses Mittel wirkt um so sicherer, wenn die Fenster — wie übrigens in der Remise stets der Fall sein sollte — heraufgezogen sind. Das beste Schutzmittel bleibt jedoch öfteres Ausklopfen in der freien Luft.*

Halbgedeckte Wagen dürfen nie mit heruntergelassenem Verdeck in der Remise stehen, und ebenso sollten die Fußsäcke öfters aufgerollt werden, wenn man die Entstehung häßlicher Brüche und Falten in diesen Lederteilen vermeiden will.

Schließlich empfehle ich noch jedem, für das nette Aussehen seines Wagens besorgten Kutscher, den Wagentritt dann und wann mit etwas Eisenlack zu schwärzen. Es trägt dies ungemein dazu bei, das neue frische Aussehen des Wagens zu erhalten, und ist außerdem sehr leicht auszuführen. Das einzige, was der Kutscher hierbei zu beachten hat, ist, daß er den Lack ganz dünn aufträgt.

Eine nach diesen Regeln ausgeführte Reinigung des Wagens bietet dem Kutscher natürlich die beste Gelegenheit, jeden noch so kleinen, während des Gebrauchs entstandenen Schaden zu entdecken. Der Besitzer nehme deshalb auch gar keine Rücksicht auf die so häufig von Kutschern vorgebrachte Entschuldigung, daß es ihnen nicht möglich gewesen sei, diesen oder jenen Schaden bei Zeiten anzumelden, denn ein rechtschaffener Kutscher zieht den Wagen nicht in die Remise, bevor er sich nicht die Überzeugung verschafft, daß alles in bester Ordnung ist. Wenn je,

* Man versäume dies speziell nicht im August und September, weil die Motten in diesen Monaten fliegen.

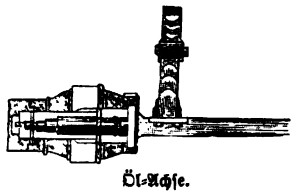
gilt hier das englische Sprichwort: „A stitch in time saves nine“. (Ein Stich zur rechten Zeit erspart neun.)

Bei einer solchen Inspektion sämtlicher Teile des Wagens sind selbstverständlich die Federn, Achsen und Räder vor allem einer minutiösen Besichtigung zu unterziehen.

Alle feineren Wagen sind nunmehr mit sogenannten Patent- oder Ölachsen versehen. Wie oft solche oder gewöhnliche Achsen geschmiert werden müssen, hängt teils von ihrer Beschaffenheit, teils von dem Umstande ab, ob der Wagen viel oder wenig gebraucht wird. Läßt sich das Rad nicht mehr mit Leichtigkeit um seine Achse drehen, so ist der rechte Zeitpunkt zum Schmieren bereits versäumt worden.

Zum Schmieren der Öl- oder Patentachsen (Fig. 202) bedient man sich des Knochenöls. Die Kollinges-Patentachse hat hinten eine starke Lederscheibe, die auf keinen Fall fehlen darf. Das Rad wird abgezogen und Schenkel, Büchsen und alles Zubehör sauber mit einem in Terpentin oder Solaröl getauchten Lappen gereinigt. Nun wird das Öl in die Kammer gegossen und ebenfalls etwas auf den Schenkel und die Gewinde gemischt; dann wird das Rad angesteckt und die Vorlegscheibe passend aufgehoben und die große Mutter ganz festgeschraubt, so daß sich das Rad gar nicht bewegt. Die Mutter wird sodann ruckweise loser geschraubt, so daß das Rad leicht sich dreht und doch nicht im geringsten sich von hinten nach vorn bewegt. Würde bei ganz festem Anziehen der Mutter das Rad sich doch von hinten nach vorn bewegen, so ist die Lederscheibe hinten zu schwach und muß durch eine stärkere ersetzt werden. Auf die große Mutter wird die kleinere entgegengesetzt festgeschraubt und der Vorstecker vorgesteckt, danach in die Kapsel auch etwas Öl gegossen und festgeschraubt; unter dieser Kappe liegt ebenfalls eine dünne Scheibe von Verdeckleder.

Fig. 202.



Öl-Achse.

Die Mail-Patentachsen haben zwei Lederscheiben, eine vor der kleinen Stoßscheibe und eine vor der großen Laufscheibe, welche ebenfalls wie die Scheibe drei Löcher zum Durchstecken der Schrauben erhalten. Das Loch in derselben darf nicht größer sein, als der Schenkel stark ist. Bei neuen Achsen schiebt man deswegen die Scheiben vor dem Zusammenschweißen der Achsen auf. Bei gebrauchten Achsen, an welchen die Lederscheiben erneuert werden sollen, könnte ein Nichteingeweihter in Verlegenheit geraten, wie eine Lederscheibe dort anzubringen sei. Man hilft sich einfach durch einen Querschnitt, der erstens bei dem starken Leder sich fest wieder aneinander zwängt und andernteils wird ja auch die Lederscheibe durch die durchgehenden Schrauben gehalten. Beim Abnehmen des Rades zeichne man sich die Schrauben durch Kreidestriche, wo sie hingehören; meistens haben auch die

Achsen schon eine Vorrichtung an der Scheibe und Büchse, wodurch man darauf geführt wird, die Scheibe an die passende Stelle zu bringen. Das Ölen und das Anschrauben der Kapsel geschieht auf dieselbe Weise wie bei der Kollinges-Achse.*

Gute Patentachsen halten 2 bis 3 Monat und länger Schmiere. Wird der Wagen sehr oft gebraucht, hält sich das Öl besser als wenn der Wagen lange Zeit steht. Im letzteren Falle verdickt es sich leicht und wird zäh und pechartig, und muß deswegen auch öfter erneuert werden.

Noch besser als die Kollinges- und Mail-Patentachsen sind solche, welche mit Gummimuffen versehen sind. Mit diesen Gummi-Achsen wird die Bewegung des Wagens nicht nur sanfter, sondern auch geräuschloser; auch erhöhen dieselben die Haltbarkeit der Achsen, Federn und Räder ganz bedeutend. Da nun außerdem der Preis der Gummi-Achsen denjenigen der gewöhnlichen nur wenig übersteigt, sollte diese Verbesserung an jeden feineren Wagen angebracht werden.

Das Schmieren der einfachen Achsen ist leicht; die Räder werden vermittelst der Hebe aufgehoben, abgezogen, die Schenkel mittelst eines stumpfen Messers vom Schmutze gereinigt, die Schmiere mit dem Messer aufgetragen und die Räder von neuem angesteckt, die Achsmuttern festgeschraubt und die Vorstecker wieder befestigt. Passende Schmiere zu einfachen Achsen wird sehr viel in den Handel gebracht, sonst gibt Schweinefett und Talg zur Hälfte mit etwas Baumöl und gesiebtem Wasserblei vermengt eine gute Schmiere. Noch nachhaltiger bei langen Touren bewährt sich eine Schmiere aus 1/2 kg Fichtenharz, 125 g Schweinefett, 125 g Wasserblei und etwas Wachs. Haben die Räder durch längeren Gebrauch zu viel Ablauf erhalten, legt man hinten gegen die Stoßscheiben Lederscheiben; sind dieselben jedoch zu stark, so daß die Büchse vor dem Schenkel vorsteht, zieht sich die Achsmutter an und das Rad steht fest; deshalb ist es vorzuziehen, die Lederscheiben vornehin zu nageln, vorzüglich auch deshalb, weil das Rad mehr hintergedrängt wird und dadurch auch nach den Seiten das Rad fester geht. (W. Rausch, „Handbuch für Wagenfabrikanten".)

Zu einer sorgfältigen Pflege des Wagens gehört schließlich noch, daß der eiserne Kranz am Untergestell des Vorderwagens zeitweise mit grüner Seife oder Baumöl eingeschmiert wird. Dies erleichtert den Pferden das Ziehen und ermöglicht eine ruhige, fließende Ausführung der Wendungen.

Nachdem der Wagen in die Remise gezogen worden, wird die Deichsel auf ihren bestimmten Platz an der Wand gehängt.

---

* Einen in diesen Arbeiten unerfahrenen Kutscher lasse man dieselben unter Aufsicht eines tüchtigen Wagenbauers erlernen, wenn man kostspielige Reparaturen vermeiden will.

Als allgemeine Regel kann angenommen werden, daß Wagen im schonenden aber regelmäßigen Gebrauch länger ein neues Aussehen beibehalten, als wenn sie monatelang unbenützt in der Remise stehen. Fehlt es an Gelegenheit, den Wagen zu benutzen, sollte derselbe wenigstens recht oft ins Freie gezogen und gelüftet werden. Dies ist um so notwendiger, falls die Remise feucht sein sollte. Leider wird aber nur zu oft übersehen, daß ein eleganter Wagen weit mehr Pflege als die kostbarsten Boudoirmöbel bedarf, und leicht gezählt sind die Equipagenbesitzer, welche einsehen, daß der Aufenthalt in einem hermetisch geschlossenen Wagen, der längere Zeit hindurch, ohne gelüftet zu werden, in einer kalten, feuchten Remise gestanden, kaum weniger gesundheitsschädlich ist, als das Verweilen in niedrigen, feuchten, kalten und schlecht ventilirten Wohnungsräumen.

Aus diesen Gründen halte ich es für sehr zweckmäßig, die Remisen mit doppelten Thüren zu versehen, von welchen die innere aus Latten oder noch besser, aus einem mit Gaze und Drahtgeflecht überzogenen Rahmen bestehen. Mit solchen Thüren kann die Remise, so wie die Witterung es nur irgend zuläßt, gründlich gelüftet werden, ohne daß es notwendig wäre, sie angelweit offen zu lassen. Und damit ist sowohl für die Konservirung der Wagen als für die Gesundheit der Fahrenden ungemein viel gewonnen.

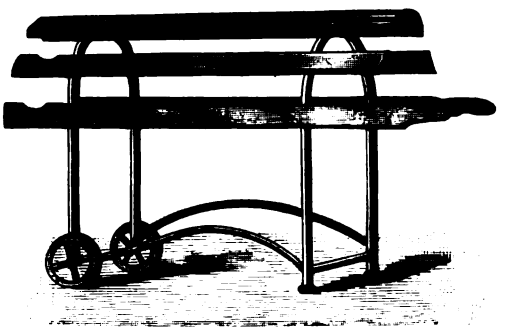
Die Pflege der Geschirre.

Wie wertvoll die Pferde und wie unbestritten die Verdienste des Wagenfabrikanten und des Fahrers auch sein mögen, wird die Equipage dennoch keinen vorteilhaften Eindruck machen, falls die Geschirre schlecht gehalten sein sollten. Es muß deshalb eine Ehrensache für jeden Kutscher sein, auch in diesem Detail der Fachkenntnis jene Fertigkeit zu erwerben, die ihm den Beifall des Kenners sichert. Eine Zauberei ist das nicht; man braucht dazu nur eine einigermaßen vollständige und praktische Anleitung, ein wenig Gewandtheit im Gebrauch der Hände und Augen, gewöhnliche Aufmerksamkeit und jenen Grad von Pflichttreue, ohne welchen der Stallmann es überhaupt nie zu etwas rechtem bringen wird.

Es ist natürlicherweise nicht absolut notwendig, die Geschirre nach jedesmaligem Gebrauch einer umständlichen Reinigung zu unterziehen. Sind sie nicht mit Kot bespritzt und nur wenig bestaubt, so genügt es, die Stränge und sonstigen nicht lackirten Teile abzubürsten, das lackirte Leder mit einem trockenen Lappen abzuwischen, den Beschlag zu putzen und schließlich mittelst eines feuchten Schwammes den Schweiß zu entfernen, der sich an der inneren Seite des Kummet, den Kammdeckeln, Strangträgern, Bauchgurten u. s. w. angesetzt hat.

Sobald aber die Geschirre auf schmutzigen Wegen gebraucht worden, tritt die Notwendigkeit einer gründlicheren Reinigung ein. Es wird dann nicht vermieden werden können, sie auseinander zu schnallen und die einzelnen Teile auf einen

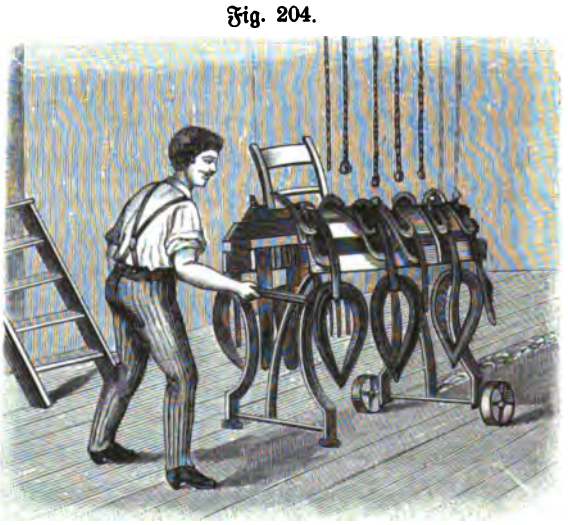
Fig. 203.



Geschirr-Bock.

Geschirrbock aufzuhängen. Ein solcher Bock sollte stets der größeren Bequemlichkeit wegen vorne mit Rollen und hinten mit einer Handhabe versehen sein (Fig. 203 und 204). Weshalb schmutzige Geschirre auseinander geschnallt werden müssen, liegt auf der Hand. Werden nicht alle Schnallen gelöst, so bleibt immer mehr oder weniger Schmutz zwischen denselben sitzen. Bei dem darauffolgenden Abschwammen des Geschirres darf nie mehr Wasser angewendet werden, als unbedingt zum Entfernen des Schmutzes notwendig ist, denn Nässe thut keinem Leder gut.

Fig. 204.



Geschirr-Bock im Gebrauch.

Mit dem angefeuchteten, ausgedrückten — also nicht triefenden — Schwamm fährt nun der Kutscher sowohl auf der inneren als äußeren Seite über alle Geschirrteile, bis aller Schmutz verschwunden. Darauf wird jeder einzelne Teil besonders abgetrocknet, die lackirten mit einem weichen, reinen Rehleder, die übrigen mit

einem älteren, zum Wagenputzen nicht mehr verwendbaren Leder. Will sich der Kutscher die kleine Extramühe machen, Seifenwasser zum Abwaschen der lackirten Teile zu nehmen, so werden diese einen ganz besonders hübschen Glanz erhalten.

Nach dem Abtrocknen folgt das Schmieren aller nicht lackirten Geschirrteile. Der Zweck dieses Schmierens ist teils dem Leder einen schönen, tief schwarzen Glanz zu verleihen, teils demselben jene Geschmeidigkeit zu erhalten, die eine Grundbedingung seiner Haltbarkeit ist. Leder, das erst durchnäßt wurde und darauf, ohne eingeschmiert zu werden, trocknen durfte, wird hart und brüchig, verliert so seine Haltbarkeit und reibt außerdem jene Körperteile wund, mit welchen es in nähere Berührung kommt. Diese Erfahrung ist ebenso alt, wie das ehrsame Schuhmacherhandwerk. Nichtsdestoweniger lassen sich viele Kutscher nicht davon abhalten, ganze Sturzbäche über ihre Geschirre zu gießen, und um das Maß ihrer Thorheit voll zu machen, wird das so gereinigte Geschirr dann gewöhnlich zum Trocknen in die Sonne gehängt. Ja, ich habe sogar einmal einen Kutscher dabei überrascht, wie er ein elegantes Geschirr, ohne auch nur eine einzige Schnalle an demselben gelöst zu haben, in dem Ententeich abspülte! Solche Kutscher würden die Wohlthäter der Herren Sattler sein, wenn nicht schließlich doch die Haltbarkeit der Geschirre und des Reitzeuges als die beste Empfehlung für den betreffenden Meister zu betrachten wäre.

Was die Geschirrwichsen betrifft, haben mich die von Harris, Clarke oder Harding in London angefertigten, besonders die flüssigen, außerordentlich befriedigt. Dennoch bereue ich nicht, daß ich, nachdem ich in Erfahrung gebracht, daß im Stalle des Prinzen von Wales nur gewöhnliche flüssige Schuhwichse, englischen Fabrikats (Everett's liquid blacking), zum Schmieren der Geschirre verwendet werde, dieser Wichse vor den eben genannten, weit teureren Präparaten den Vorzug gegeben. Ich fand nämlich bald, daß die mit der Schuhwichse behandelten Geschirre sich nicht nur durch einen ausnehmend schönen Glanz und besondere Geschmeidigkeit auszeichneten, sondern außerdem ebenso wie ein paar bestaubte Stiefel durch bloßes Abwischen mit einem Tuche von den Spuren einer staubigen Fahrt befreit werden konnten. Will aber der Kutscher seine Geschirrwichse durchaus selbst zubereiten, was ja öfters ganz praktisch sein kann, möge er sich folgendes, von dem berühmten Fachmann Hammelmann empfohlenen Rezeptes bedienen:

Nimm 0,5 Kilo dünn geschabtes Wachs, koche dasselbe in
3,4 Liter Regenwasser, bis es vollständig aufgelöst ist. Mische
0,25 Kilo Streuzucker und
41 Gramm gereinigte Pottasche hinzu und lasse alles eine Weile kochen. Nachdem die Masse vom Feuer genommen, wird sie bis zu ihrem vollständigen

Erkalten fleißig umgerührt und ihr dann noch so viel Kienruß zugesetzt, als zum Hervorbringen einer hübschen schwarzen Farbe erforderlich ist.

Ein anderes, ebenfalls sehr empfehlenswertes Rezept ist folgendes: Nimm

1¼ Kilo gebranntes Elfenbein,	6/10 Liter Wasser,
1¼ „ Mohrrübensyrup,	250 Gramm Fischthran,
1375 Gramm Mohrrübensaft,	250 „ Vitriol.
9/10 Liter Essig,	

Die vier erstgenannten Ingredienzen werden gemischt und fleißig umgerührt. Darauf wird zuerst der Thran und zuletzt der Vitriol unter beständigem Umrühren zugesetzt.

Eine Wichse, die mehr Fett enthält und sich deshalb weniger zum Wichsen des Leders eignet, wird auf folgende Art zubereitet:

Nimm 125 Gramm dünngeschabtes Wachs, welches in
66 „ Kienöl aufgelöst wird.

(Hierzu sind 2—3 Tage erforderlich). Mische dann ½ Kilo reines, geschmolzenes Schweinefett und etwas Kienruß hinzu. Während der kälteren Jahreszeit kann auch Baumöl zugesetzt werden. Das ganze wird bis zum Erkalten emsig umgerührt.

Diese Wichse eignet sich sehr gut zum Einschmieren solcher Wagenverdecke, die nicht aus dem glänzenden, sogenannten Patentleder gemacht sind.

Der bekannte englische Verfasser „Stonehenge“ (J. H. Walsh) empfiehlt folgende Geschirrwichse:

Nro. 1.

Terpentinspiritus	56 Centiliter
Wachs	128 Gramm
Berlinerblau	32 „
Kienruß	16 „

Das Wachs wird dünn geschabt in eine porzellanene Schale gelegt, worauf man den Spiritus zugießt und die sorgfältig zugedeckte Schale 24 Stunden hindurch auf dem Herd oder einem Ofen stehen läßt. Sodann werden die übrigen Ingredienzen zerrieben und das ganze gut gemischt. Diese Masse muß in einem zinnernen Gefäße aufbewahrt werden.

Nro. 2.

Nimm die so zubereitete Mischung und setze derselben

Polirspiritus	56 Centiliter.
Gummi-Benzoë	64 Gramm.
Grüne Seife	32 „ zu.

Laß das ganze im Wasserbade zusammenschmelzen und verarbeite es sodann sorgfältig auf einem Reibstein.

Die auf diese Art gewonnene Wichse, welche wie gewöhnliche Schuhwichse verwendet wird, muß in einer gut verkorkten Flasche aufbewahrt und vor dem Gebrauche kräftig geschüttelt werden.

Dann und wann kann es auch angezeigt sein, die Geschirre mit sogenannter Glanzwichse zu bestreichen. Wird solche Wichse nicht zu dick aufgetragen, so trocknet sie beinahe augenblicklich und verleiht dem Leder einen Glanz, der demjenigen des lackirten Leders nur wenig nachsteht. Da aber jede Glanzwichse Bestandteile enthält, welche die Haltbarkeit des Leders untergraben, ist es rätlich, ähnliche Präparate nur dann zu gebrauchen, wenn es gilt, einen ganz besonderen Staat zu entwickeln.

Glanzwichsen bester Qualität, sind jetzt in allen größeren Schuhwarenhandlungen vorrätig. Für die Selbstfabrikation empfiehlt sich folgendes Rezept:

Nimm 500 Gramm gelbes Wachs,
750 „ Kienöl und
65 „ Kienruß.

Das Wachs wird in kleine Stücke geschnitten und in $^2/_3$ des Kienöls aufgelöst. Diese Mischung bleibt zugedeckt stehen, bis das Wachs aufgelöst ist, muß dann aber fleißig umgerührt werden. Darauf wird etwas Spiritus auf den Kienruß gegossen und sodann angezündet. Während des Brennens muß beständig umgerührt werden. Wenn der Spiritus ausgebrannt hat, wird der Kienruß mit einem glatten Stein auf einem Reibstein ganz fein gerieben.

Das in dem Kienöl aufgelöste Wachs wird nun aufs Feuer gesetzt und während des Schmelzens zuerst der Kienruß und dann das letzte Drittel des Kienöls zugesetzt, worauf man die Masse noch einmal aufkochen läßt. Hierbei ist jedoch die größte Vorsicht zu beobachten. Es ist deshalb geraten, etwas über das zum Kochen gebrauchte eiserne Gefäß (irdenes Geschirr taugt nicht) zu binden und nicht mit dem Lichte zu nahe an die kochende Masse zu kommen.

Nachdem das Gefäß vom Feuer genommen worden, läßt man die Masse eine halbe Stunde stehen, worauf sie bis zum Erkalten sorgfältig umgerührt wird.

Die so zubereitete Wichse wird ganz dünn mit dem Finger aufgetragen, bis sich ein matter Glanz zeigt. Darauf läßt man das Leder im Freien — jedoch nicht in der Sonne — trocknen. Sobald dies erreicht ist, nimmt man einen großen Kork und reibt mit demselben auf der Wichse der Länge nach. Die Wichse darf sich hierbei nicht schmieren. Sollte dies dennoch geschehen, muß mit dem weiteren Abreiben gewartet werden, bis die Wichse ganz trocken geworden.

Wenn die Masse sich gleichmäßig verteilt hat, und überall in das Leder eingedrungen ist, wird dieses in derselben Richtung mit einem feinen Tuchlappen und schließlich noch mit einem alten seidenen Tuche abgerieben.

Einen besonders schönen Glanz erhält das Leder bei dieser letzten Behandlung, wenn man einige Tropfen Spiritus auf das seidene Tuch gießt und damit das Leder ein paarmal einreibt. Dies darf jedoch nicht zu oft wiederholt oder zu lange fortgesetzt werden, wenn man den Glanz erhöhen und nicht vollständig verderben will.

Bevor das Leder auf die hier beschriebene Art behandelt wird, muß dasselbe von der alten Wichse befreit und mit etwas Talg eingerieben werden. Unebenheiten im Leder werden mit einer Glaskugel oder einer Flasche wegpolirt.

Die vorzügliche, unter dem Namen „Meltonian Cream“ in den Handel gebrachte, englische Glanzwichse läßt sich durch eine nach folgendem Rezepte zubereitete Mischung ersetzen:

Nimm das Weiße zweier Eier, 32 Gramm Zucker, einen Theelöffel Weingeist und so viel fein pulverisirte Elfenbeinschwärze als erforderlich ist, um eine hübsche schwarze Farbe hervorzubringen. Mische das Ganze.

Vor dem Gebrauch wird diese Wichse gut geschüttelt und sodann mit einem Schwämmchen aufgetragen. Den gewünschten Glanz erhält man durch kräftiges Reiben mit einem seidenen Lappen.

Das Putzen der Beschläge erfordert große Sorgfalt und Aufmerksamkeit. Das beste ist, alle Metallornamente mit einem trockenen Lappen, einem Putzleder (peau à argenterie) oder einem speziell zu diesem Zweck präparirten Putztuch zu putzen. Die im Handel vorkommenden Putzpulver sind nämlich selten frei von schädlichen Bestandteilen und beschmutzen außerdem das lackirte Leder der mit Ornamenten versehenen Geschirrteile.

Sollte der Beschlag arg beschmutzt sein, möge jedoch ausnahmsweise irgend ein gutes Putzpulver — z. B. Goddards Plate Powder — angewendet werden. Plattirter Beschlag wird ganz zweckmäßig mit einer aus Wiener Kalk und Spiritus bestehenden Mischung oder auch mit Seifenschaum geputzt.

Am schwierigsten ist es natürlich, die Monogramme und Wappen zu putzen, mit welchen die Kammdeckel und Scheuleder geschmückt zu sein pflegen. Zur Schonung des lackirten Leders in der Nähe dieser Ornamente wird der Kutscher sich mit Leder- oder Pappscheiben versehen müssen, in welchen den Monogrammen oder Wappen entsprechende Ausschnitte gemacht worden sind und die also, über den Kammdeckel oder das Scheuleder gelegt, dem lackirten Leder vollständigen Schutz gewähren, ohne deshalb dem Putzen hinderlich zu sein. Aber auch mit solchen Schutzmitteln ist es äußerst schwierig zu verhindern, daß nicht ein wenig von dem zum Putzen gebrauchten Pulver bis zum Leder dringt und dieses beschmutzt. Trockenes Putzen ist deshalb stets vorzuziehen.

Bronzebeschlag wird in vielen gut geleiteten Etablissements mit Zitronensaft geputzt. Sorgfalt und Geduld sind jedoch hierbei nicht zu entbehren.

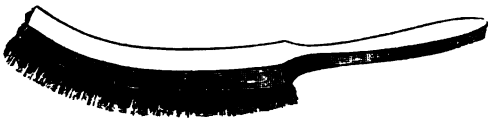
Gute Arbeit ist undenkbar ohne gute Werkzeuge. Dies gilt auch beim Geschirrputzen. Hierzu braucht der Kutscher wenigstens drei Bürsten: eine um den Schmutz zu entfernen (Fig. 206), eine weichere zum Auftragen der Wichse (Fig. 207), eine dritte zum Wichsen (Fig. 208 und 209) und möglicherweise noch eine vierte (Fig. 210) zum Putzen der Ornamente.

Die gelben Handstutzen, mit welchen die Leitseile aller eleganteren Geschirre versehen sind, werden, falls sie schmutzig geworden, mit einem feuchten Schwamme gereinigt, darauf mit einem Handtuch abgetrocknet und schließlich mit der auf Seite 232 beschriebenen Sattelwichse eingerieben.

Fig. 206. Fig. 207. Fig. 208. Fig. 209.

Schmutzbürste. Schmierbürste. Wichsbürsten.

Fig. 210.



Ornamentbürste.

Die lackirten Lederteile des Geschirres werden ebenso wie das am Wagen vorkommende lackirte Leder behandelt. Man reinigt sie also zuerst mit reinem Wasser oder auch mit etwas Seifenwasser, trocknet sie dann sorgfältig mit einem weichen Rehleder ab und gebraucht ein in etwas Leinöl getauchtes Stückchen Watte oder Flanell zum Entfernen etwa entstandener Flecken.

Altes, unscheinbar gewordenes Lackleder kann man dadurch auffrischen, daß man es mit etwas ungesalzener Butter und pulverisirter Kreide einreibt. Wenn das Leder nach dieser Einreibung zuerst mit einem trockenen wollenen Lappen und sodann mit einem alten seidenen Tuch polirt wird, erhält es auch erhöhten Glanz. Noch schöner wird der Glanz, wenn man das gründlich gereinigte Lackleder mit einer aus Schwefeläther und Wachs bestehenden Mischung einreibt. Das zu diesem Zweck bestimmte Wachs wird ganz dünn geschabt und in dem Schwefeläther aufgelöst. Die so erhaltene Mischung hat die rechte Konsistenz, wenn sie weder dicker noch dünner als guter Rahm ist. Sollte sie dicker sein, so enthält

sie zu viel Wachs und muß dann mehr Schwefeläther zugesetzt werden; im entgegengesetzten Falle fehlt es an Wachs. Diese Masse wird mit einer weichen Bürste aufgetragen und dann mit einem Flanelllappen so kräftig eingerieben, daß das Leder warm wird. In demselben Maße, als das Wachs infolge des nachdrücklichen und anhaltenden Reibens in das Leder eindringt, entwickelt sich der gewünschte Glanz, welcher bei genauer Befolgung der hier gegebenen Vorschriften dem des neuen Lackleders wenig nachstehen wird.

Will man altes Lackleder neu lackiren, so muß der alte Lack erst mit Sandpapier oder auch mit Bimsstein und Wasser vollständig weggerieben, die neue Fläche sodann geglättet und getrocknet und schließlich frischer Lack ein- bis zweimal ganz dünn und gleichmäßig aufgetragen werden.

Für das Putzen der Gebisse und Kinnketten gelten folgende Vorschriften:

Sobald die Pferde abgezäumt worden sind, werden die Gebisse in einen mit Wasser angefüllten Stalleimer geworfen, wo sie bis nach beendigter Abwartung der Pferde liegen bleiben können. Hat man sie aber einmal aus dem Wasser genommen, müssen sie sogleich sorgfältig abgetrocknet und darauf — sofern sie nicht rostig geworden — mit einer Polirkette polirt werden. Im entgegengesetzten Falle gilt es, zuvor den Rost zu entfernen. Dies kann auf mehrere Art geschehen. Gegen starken Rost empfiehlt sich eine Mischung von Öl und pulverisirter Holzkohle. Wird dieses Öl, das weder ranzig noch gesalzen sein darf, gewärmt, so löst sich der Rost desto leichter und schneller auf. Sehr zweckmäßig ist es auch, alte verrostete Stahlsachen 24 Stunden hindurch in Petroleum liegen zu lassen. Hierdurch wird der Rost aufgelöst und kann derselbe sodann leicht weggeputzt werden. Starker Rost sollte jedoch nie auf den im Gebrauch stehenden Gebissen vorkommen. Kleinere Rostflecken lassen sich ohne Schwierigkeit mit der Lederfeile (ein mit Leder überzogenes Stückchen Holz) und etwas Wiener Kalk wegputzen

Die Polirkette darf erst, nachdem das Gebiß von allen Rostspuren befreit worden ist, in Verwendung treten. Die Arbeit mit diesem Werkzeug wird bedeutend erleichtert, wenn man sich ein an die Wand zu befestigendes, mit Haken versehenes Brett anschafft. Wird nun der Gegenstand, der polirt werden soll, auf einen dieser Haken gehängt, so können beide Hände beim Gebrauch der Polirkette benützt werden. Was die Kette selbst betrifft, wird dieselbe in drei Formen angefertigt, von denen jede ihre bestimmten Vorteile hat, nämlich eine viereckige (Fig. 211) für glatte und gerade Gebisse, eine längliche (Fig. 212) zum Poliren von Ringen, gebogenen Kandaren u. s. w. und eine an einen Fidelbogen erinnernde (Fig. 213), die nach beiden Richtungen hin angewendet werden kann. Am zweckmäßigsten ist es natürlich, wenn wenigstens zwei dieser verschiedenen Modelle vorrätig gehalten werden.

Einen ganz beſonders ſchönen Glanz erhält das Gebiß, wenn man dasſelbe erſt oberflächlich mit Wiener Kalk putzt, es ſodann mit Seifenſchaum beſtreicht, und ſchließlich ſo lange mit einem angefeuchteten, etwas Putzkalk enthaltenden, leinenen Beutel abreibt, bis der Seifenſchaum vollſtändig verſchwunden iſt.

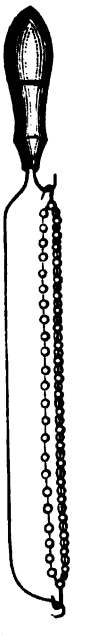
Die Kinnketten werden auf die Art geputzt, daß man ſie zwiſchen beiden Händen mit etwas Seifenſchaum kräftig und anhaltend abreibt. Die vernickelten oder plattirten Ketten, welche in neuerer Zeit vielfach anſtatt der ledernen Widerhalter in Gebrauch gekommen, ſind leicht blank zu erhalten, wenn man ſie in einen mit etwas Stroh angefüllten Sack legt und dieſen dann eine Weile hin- und herſchwenkt. Das Stroh wird hierdurch vollſtändig zerrieben, aber die Ketten erhalten gleichzeitig einen Glanz, der nichts zu wünſchen übrig läßt.

Fig. 211.

Polirkette.

Fig. 212.

Fig. 213.



Polirketten.

In einer gut gehaltenen Sattelkammer ſollten die nicht im täglichen Gebrauch ſtehenden Stahlſachen keine beſonderen Schutzmittel gegen Roſt erfordern. Wird jedoch aus irgend einem Grunde das Anlaufen von feineren, plattirten Gegenſtänden beſorgt, ſo empfiehlt es ſich, denſelben mittelſt eines weichen Pinſels einen dünnen, gleichmäßigen Anſtrich von Collodium zu geben. Auf ſolche Art behandelte Metallſachen halten ſich jahrelang blank, ohne daß ſie geputzt zu werden brauchen.

Bei dieſer Gelegenheit will ich auch erwähnen, daß erfahrene Kutſcher bei feuchtem Wetter die Gebiſſe und Ketten vor dem Einſpannen mit einem fettigen Tuch abzureiben pflegen. Nach dem Ausſpannen wird das Fett wieder abgewiſcht und können die Sachen dann ſogleich polirt werden, ohne daß man in die Notwendigkeit kommt, ſich mit dem Entfernen von Roſtflecken aufzuhalten.

Aus dem was hier über die Behandlung der Geſchirre geſagt worden, ergeben ſich folgende Hauptregeln:

Benütze ſo wenig Waſſer wie möglich zum Reinigen der Geſchirre.

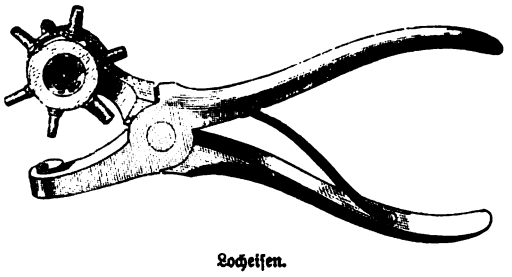
Laſſe dieſe nicht in der Sonne oder in der Ofen-

wärme trocknen, sondern wische sie unmittelbar nach dem Abschwammen sorgfältig mit einem Rehleder ab.

Schmiere sie jedesmal, wenn sie naß geworden.

Außerdem mache der Kutscher es sich zur Regel, jeden noch so unbedeutenden Schaden sogleich auszubessern und nie mit einem Messer oder Pfriemen Löcher in die Stränge oder Leitseile zu bohren. Zu letztgenanntem Zwecke darf nur ein gutes Locheisen (Fig. 214) angewendet werden. Vortrefflichen Ersatz für ein solches bieten die sogenannten „Passepartout Lochriesen", die ein Gewicht von nur

Fig. 214.



Locheisen.

Fig. 215.

Passepartout-Lochriesen.

34 Gramm haben und in der Tasche mitgeführt werden können; zu beziehen sind dieselben von Brömmer-Elmerhausen und Reich, Wien, I. Wallfischgasse Nr. 3.

Kaum weniger umständlich als die Pflege der Geschirre ist

Die Behandlung der Sättel und des Reitzeuges.

Auch diese Sachen müssen sogleich nach dem Gebrauch gereinigt werden, denn läßt der Stallknecht den Schmutz ins Leder eintrocknen, so kostet es ihn doppelte Arbeit, denselben durch verständiges Putzen wieder zu entfernen und wird er dennoch nicht verhindern können, daß das Leder infolge dieser Nachlässigkeit seine schöne ursprüngliche Farbe einbüßt.

Ist der Sattel trocken und nicht mit Kot angespritzt, so braucht er nur mit einem weichen Handtuch (in England bedient man sich zu diesem Zweck eigens für denselben angefertigter Tücher (Fig. 216) abgewischt zu werden. Bevor aber der Stallknecht den Sattel in der Sattelkammer aufhängt, wird er denselben noch auf der unteren Seite abbürsten, die Gurten putzen und die Steigbügel poliren.

Sobald der Sattel naß und schmutzig geworden, muß derselbe jedoch selbstverständlich einer gründlicheren Behandlung unterzogen werden. Diese beginnt damit, daß die Gurten und Steigbügelriemen losgeschnallt werden. Der nackte Sattel erhält sodann seinen Platz auf einem Sattelbock, die Gurten werden in einen mit Wasser gefüllten Eimer gelegt — wobei jedoch die Schnallen nicht naß gemacht werden dürfen — und die Steigbügelriemen kommen, nachdem vorher die Steigbügel flüchtig abgewischt worden, bis aufs weitere auf einen Geschirrträger zu hängen; hierauf beginnt die eigentliche Putzarbeit, welche damit eingeleitet wird, daß der Kutscher mit einem feuchten Schwamm die ganze obere Seite des Sattels vom Schmutze reinigt und sie dann ebenso sorgfältig wieder abtrocknet. Auf das Abschwammen folgt, wie immer beim Reinigen von naß gewordenen Ledersachen, eine gründliche Einreibung mit irgend einem Fett, hier eine gute Sattelseife. Solche Seifen bester englischer Qualität können von jedem Sattler bezogen werden und sind spottbillig. Im Notfall kann man sich aber eine recht anwendbare Sattelseife nach folgendem Rezept selbst zubereiten:

Fig. 216.

Wischtuch.

Nimm Gelbes Wachs . . 64 Gramm,
Terpentin . . . 14 Centiliter.

Schneide das Wachs in kleine dünne Stücke, lege es in eine Flasche mit weiter Mündung, gieße den Terpentin hinzu und stelle das Ganze so nahe ans Feuer, daß das Wachs schmelzen kann. Es erübrigt dann nur die so erhaltene Mischung sorgfältig umzurühren.

Diese Masse wird mit einem Flanellappen auf das Leder aufgetragen und erst mit einer weichen Bürste, zuletzt aber mit einem alten seidenen Tuche kräftig eingerieben.

Nach einem anderen Rezept nimmt man:

Fein geschabtes Wachs . . . 70 Gramm,
welches kalt in Kienöl . . . 35 „

aufgelöst wird. Dieser Mischung setzt man vor dem Umrühren eine kleine Messerspitze Terra di Siena (Mahagony-Braun) zu und läßt sie 12 Stunden stehen, während welcher Zeit sie jedoch häufig umgerührt werden muß. Da das Kienöl schnell verdunstet, empfiehlt es sich, nur kleine Quantitäten auf einmal zuzubereiten und die Masse außerdem so viel als möglich gegen den Zutritt der atmosphärischen Luft zu schützen.

Dieses Präparat eignet sich jedoch besser zum Einschmieren von braunen Zügeln und Handstutzen, wohingegen die weiter oben beschriebene Wachs- und Terpentinmischung der echten englischen Sattelseife nur wenig nachsteht.

Oberst E. A. Hardy, Kommandeur des 21. englischen Husarenregiments, empfiehlt folgende Mischung für gelbes Leder:

Nimm Klauenöl	0,28	Centiliter,
Hammelfett	32	Gramm,
dünn geschabte Seife . .	32	„
fein pulverisirtes Harz . .	32	„

Nachdem das Hammelfett und das Wachs geschmolzen und sorgfältig gemischt worden, kommt die Seife und das Harz hinzu und wird dieser Masse nach erneuerter Mischung das angegebene Quantum Klauenöl zugegossen. Die weitere vollständige Mischung aller Ingredienzen erfolgte unter beständigem Umrühren über gelindem Feuer.

Die so erhaltene Masse wird, wenn sie erkaltet ist, mit der Hand auf beiden Seiten in das Leder eingerieben und läßt man dieses sodann 1 oder 2 Stunden in der Sonne oder vor dem Ofenfeuer trocknen. Schließlich wird das Leder auch noch mit einem Flanelllappen glatt und glänzend gerieben.

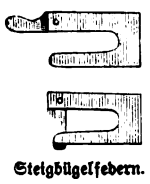
Milch zum Reinigen von Sättel und Reitzeugen anzuwenden, halte ich im Gegensatz zu mehreren Verfassern für ein entschieden unrichtiges Verfahren. Ich habe nämlich die Erfahrung gemacht, daß das mit Milch behandelte Leder eine häßliche, dunkle Farbe annimmt und Sprünge bekommt. Das ebenfalls zu besagtem Zweck empfohlene Blutwasser (serum) hat diese Nachteile nicht und würde deshalb auch von mir der Milch vorgezogen werden. Welches Präparat der Stallknecht aber auch zum Einreiben der Sättel verwenden möge, vergesse er nie, daß das Leder vollkommen trocken sein muß, bevor es mit der Wichse in Berührung gebracht werden darf.

Das Einreiben mit der Sattelseife muß mit gehörigem Nachdruck geschehen und so lange fortgesetzt werden, bis sich der Sattel glatt wie polirtes Elfenbein anfühlt. Geschieht dieses Wichsen mit Sattelseife — was übrigens genau so ausgeführt wird, wie in dem Rezept zur Terpentin- und Wachsmischung angegeben worden — auf eine laue, nachlässige Weise, so kann es dem Reiter passiren, daß ihm, wenn er sich in den Sattel geschwungen, zu Mute wird, als ob er auf einer Leimrute Platz genommen.

Zu einer sorgfältigen Pflege des Sattels gehört auch, daß den Steigbügelfedern (Fig. 217) genügende Aufmerksamkeit gewidmet wird. Wie bekannt, haben diese Federn den Zweck, die Steigbügelriemen frei zu geben, falls der Reiter so

unglücklich ſein ſollte, bei einer unfreiwilligen Trennung von ſeinem Pferde mit einem Fuße in dem Bügel hängen zu bleiben. Da alſo das Leben eines Menſchen davon abhängen kann, daß genannte kleine Sicherheitsvorrichtung ordentlich funktionirt, wird der gewiſſenhafte Stallknecht nie verſäumen, dieſelbe durch Putzen und Schmieren in tadelloſem Zuſtand, d. h. roſtfrei und geölt, zu erhalten. Werden dann außerdem die Steigriemen ſtets nach rückwärts aus der Vorrichtung gezogen, ſo braucht man nicht zu befürchten, daß dieſe im entſcheidenden Augenblick den Dienſt verſagen wird. Das ſicherſte bleibt freilich, den Verſchluß ſtets offen zu laſſen.

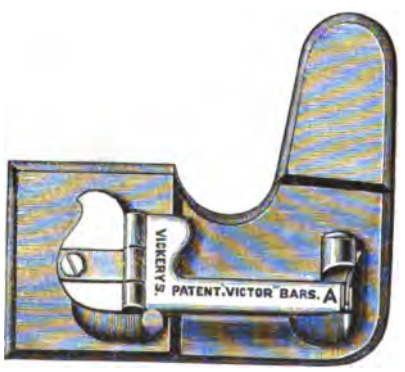
Fig. 217.



Steigbügelfedern.

Bei der außerordentlichen Bedeutung, welche ſicher und tadellos funktionirende Steigbügelfedern für die geſamte Reiterwelt haben, iſt es begreiflich, daß erfinderiſche Geiſter vielfach bemüht geweſen ſind dieſem Bedürfnis in einwandsfreier Weiſe abzuhelfen. An „Patent-Sicherheits-Steigbügelfedern“ herrſcht demnach kein Mangel. Anerkennung und größere Verbreitung aber haben meines Wiſſens nur „Vickery's

Fig. 218.



Vickery's Safety Saddle Bar.

Fig. 219.

Weston's Patent Safety Bar and Buckle.

Safety Saddle Bar“ (Fig. 218), „Weston's Patent Safety Bar and Buckle“ (Fig. 219) und „Martin's Patent Safety Automatic Stirrup Bar“ (Fig. 220) gefunden. Die Abbildungen ſind ſo deutlich, daß ich wohl von einer näheren Beſchreibung derſelben abſehen darf.

Die Polſterung des Sattels muß ebenfalls auf das ſorgfältigſte rein und trocken gehalten werden. Eine anhaltende Verſäumnis in dieſer Richtung vermindert nicht nur die Brauchbarkeit des Sattels, ſondern kann auch ſehr leicht Anlaß zu bedenklichen Druckſchäden geben. Die gepolſterte Seite des Sattels iſt deshalb von Zeit zu Zeit auszuklopfen und nach jedesmaligem Gebrauch mit einer

Bürste von den losen Haaren zu befreien. Sollte die Polsterung von Schweiß durchnäßt sein, so wird der Sattel auf ein Gestell der in Fig. 221 abgebildeten Form zum Trocknen aufgehängt.

Fig. 220.

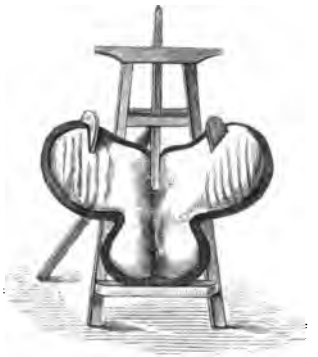
Martin's Patent Safety Automatic Stirrup Bar.

Flecken, die auf dem Sattel entstanden sind, können mit folgender Mischung entfernt werden:

Oxalsäure . . . . . 32 Gramm,
Siedendes Wasser . . . 1,1 Liter.

Dieses Präparat konservirt zugleich die schöne Farbe des Schweinsleders, muß aber infolge seiner giftigen Eigenschaften mit Vorsicht gebraucht werden. Ich will daher nicht unerwähnt lassen, daß das Einreiben des Sattels mit einer halben Zitrone ebenfalls konservirend auf die Farbe des Leders einwirkt und etwa vorhandene Flecken beseitigt.

Fig. 221.



Gestell zum Trocknen des Sattels.

Nachdem der Sattel so nach jeder Richtung hin seine gehörige Pflege erhalten hat, wird er in der Sattelkammer auf seinen bestimmten Platz gehängt und mit einem reinen Tuch überdeckt.

Jetzt ist auch der rechte Zeitpunkt gekommen, die Steigriemen und Bügel vorzunehmen. Die Riemen werden gerade so wie jedes andere gelbe Leder geputzt, und was das Putzen der Bügel betrifft, gelten dieselben Regeln, die für die Behandlung der Gebisse und Kinnketten angegeben worden sind. Zu erwähnen bliebe jedoch noch, daß pulverisirter Ziegelstein sich ganz vorzüglich zum Putzen von feineren Stahlsachen, also auch von Steigbügeln eignet. Ein erfahrener englischer Sattler gibt folgende Anweisung für den Gebrauch des Ziegelsteinpulvers: „Falte ein altes Rehleder dreimal zusammen, lege es auf einen Tisch und bestreue es mit feinem Ziegelsteinpulver. Nimm darauf den Bügel mit einem trockenen Handtuch oder Leder in die rechte Hand und reibe die obere Seite des Fußblattes, bis alle Spuren von Rost und sonstiger Unreinlichkeit verschwunden. Wende darauf den Bügel um und putze die untere Seite auf eben dieselbe Art. Schließlich

wirſt du das Fußbrett mit der Hand erfaſſen und auch die übrigen Teile des Bügels mit dem Pulver abputzen. Das Putzen der Ecken, ſowie der Riemenſchlaufe kann jedoch nur mit einer vorher in das Pulver getauchten, weichen und ſchmalen Bürſte bewerkſtelligt werden. Die Polirkette verleiht den gewünſchten Glanz, doch darf dieſelbe erſt dann in Verwendung kommen, nachdem jede Spur von Roſt entfernt worden iſt."

Was die Gurten betrifft, wurden dieſelben, wie ſich der Leſer erinnern wird, vor Beginn der Putzarbeit ins Waſſer gelegt. Der Zweck dieſer Maßregel war, die auf den Gurten lagernde dicke Schmutzkruſte zu erweichen. Da angenommen werden kann, daß dieſer Zweck während der geraumen Zeit, welche das Putzen des Sattels beanſprucht hat, erreicht worden iſt, werden die Gurten nun aus dem Eimer genommen und einer gründlichen Reinigung mit grüner Seife und einer Waſſerbürſte unterworfen. Nachdem ſie ſodann noch einmal in reinem Waſſer abgeſpült worden ſind, werden ſie zum Trocknen aufgehängt. Hierbei leiſtet ein Rahmen der in Fig. 222 abgebildeten Konſtruktion vortreffliche Dienſte.

Fig. 222.

Gurten-Strecker.

Weiße Sattelgurten werden in halbtrockenem Zuſtande mit weißem Pfeifenthon eingerieben. Wenn ſie dann vollkommen getrocknet, wird der überflüſſige Thon mit einer harten Bürſte entfernt.

Satteldecken aus Filz müſſen nach dem Gebrauch ſorgfältig getrocknet und auf beiden Seiten abgebürſtet werden. Sind ſie ſehr ſchmutzig und vom Pferdeſchweiß durchtränkt, ſo werden ſie auf einen Tiſch ausgebreitet und gründlich mit einer in folgende Miſchung getauchten Bürſte abgebürſtet:

Kohlenſaures Ammoniak . . .	32 Gramm
Weiches Waſſer	1,1 Liter.

Je ſchneller das Kopfgeſtell und die Zügel nach dem Gebrauch gereinigt werden, deſto weniger Mühe wird dieſe Arbeit erfordern. Dies gilt natürlich auch bezüglich aller anderen Beſtandteile des Reitzeuges, wie Bruſtriemen, Martingal u. ſ. w.

Das erste, was nach dem Abzäumen zu geschehen hat, ist, das Gebiß ins Wasser zu legen. Darauf wird der vollständig auseinander geschnallte Zaum mit einem feuchten ausgedrückten Schwamm reingewischt und dann sorgfältig abgetrocknet. Zum Einschmieren des Zaumes nimmt man entweder englische Sattelseife oder auch die weiter oben beschriebene Wachs- und Terpentinmischung. Wie das Gebiß geputzt wird, ist bereits beschrieben worden. Um das Leder weich und geschmeidig zu erhalten und demselben gleichzeitig größere Widerstandsfähigkeit gegen das Eindringen des Pferdeschweißes zu verleihen, empfiehlt es sich, die Zügel dann und wann auf der unteren, dem Pferdekörper zunächst liegenden Seite mit etwas Hirschfett einzureiben. Es ist dies durchaus keine überflüssige Vorsorge, denn nichts macht das Leder härter und brüchiger als Schweiß und Schaum. Kommen plattirte Schnallen auf dem Zaum vor, müssen dieselben natürlich nach den hierfür geltenden Regeln geputzt werden.

Die Behandlung der Halfter richtet sich nach dem Material, aus welchem dieselben bestehen. Halfter aus bunten Gurten werden so oft gewaschen als erforderlich; weiße Gurtenhalfter müssen dagegen ebenso wie die Sattelgurten in halbtrockenem Zustande mit weißem Pfeifenthon eingerieben werden. Auch was das Putzen der Metallschnallen betrifft, verweise ich auf die im Vorstehenden gegebenen Anweisungen. Dagegen dürfte es nicht überflüssig sein, etwas näher auf das Putzen weißer Lederhalfter einzugehen. Solches Leder muß mit einer eigens zu diesem Zweck zubereiteten weißen Farbe angestrichen werden. Man bediene sich hierbei folgenden Rezeptes:

Weißer Pfeifenthon	500 Gramm
Pulverisirte Kreide	50 „
In kleine Stücke geschnittenes weißes Wachs .	33 „

Diese Ingredienzen werden unter beständigem Umrühren in $^3/_4$ Liter Wasser gekocht, bis das Wasser vollkommen eingedampft ist. Aus der so erhaltenen Masse werden kleine Kugeln gebildet, die man im Freien trocknen läßt.

Das weiße Leder wird nun im nassen Zustande mit diesen Kugeln angestrichen, jedoch darf dies nicht zu dick geschehen. Ist das Leder nach dieser Behandlung vollkommen trocken geworden, so wird es mit einer Glaskugel oder einer Flasche geglättet.

Von größter Wichtigkeit ist, daß die Pferdedecken vor Feuchtigkeit geschützt werden. Feuchte Decken sind nämlich eine durchaus nicht seltene Quelle bedenklicher Krankheiten beim Pferde. Außerdem müssen aber sämtliche Decken auch häufig ausgeklopft und gebürstet werden.

Jedes Pferd sollte stets mit zwei Decken versehen sein, eine für den Tag

und eine für die Nacht. Pferde, die unter Decken arbeiten, brauchen sogar noch eine dritte Decke; denn es ist keine segenbringende Ersparnis, die Tiere mit der Stalldecke ins Freie zu schicken. Die Ausdünstungen des Pferdekörpers, sowie die Feuchtigkeit der atmosphärischen Luft saugen sich natürlich in die Decken ein; und werden diese dann auch nach der Heimkehr auf dem Rücken des Pferdes gelassen, so kann der Besitzer von Glück reden, wenn das Tier nicht von einer ernsten Erkältungskrankheit heimgesucht wird.

Schließlich möchte ich den Kutschern noch einmal ans Herz legen, die Peitschen mit Sorgfalt zu behandeln. Daß diese stets so aufgehängt oder aufgestellt werden müssen, daß sie keinen Schaden nehmen können, wurde bereits betont. Damit ist es aber nicht abgethan. Die Peitschen müssen auch sauber gehalten werden. Zu diesem Zweck wird der Peitschenschlag, sobald er seine jungfräuliche Weiße eingebüßt, mit einem feuchten Schwamm und einem Rehleder rein geputzt, und darauf mit der soeben beschriebenen weißen Putzmasse eingerieben. Wenn die Farbe getrocknet hat, wird der Schlag mit einem feuchten Lappen abgewischt, damit die weiße Masse beim Gebrauch der Peitsche nicht abfärbe. Eine Peitsche ohne Schmitz ist natürlich ein Unding, ein Unordnungsdiplom, das nie in der Hand eines auf seine Reputation haltenden Kutschers gesehen werden darf.

Siebentes Kapitel.

Die Reitkunst.

Ein jeder Vogel singt sein eigen Lied. Ich sende dies voraus, weil ich, vor die Aufgabe gestellt, ein Kapitel über die edle Reitkunst zu schreiben, nur zu gut einsehe, daß mir hierzu unendlich viel fehlt, was dem Stallmeister unentbehrlich erscheinen wird. Der geehrte Leser möge jedoch hieraus nicht den Schluß ziehen, daß ich die sogenannte hohe Schule und ihre Adepten geringschätze. Nein, die alte Schule hat ihre vom Zeitgeist und den Zeitverhältnissen diktirte Aufgabe, wir haben eine andere, und werden wir dieser in eben so hohem Maße gerecht, wie unsere Vorgänger der ihrigen, so können wir uns glücklich preisen. Ich hege also eine aufrichtige Bewunderung vor solchen Größen, wie Graf Fiaschi, Frédéric Grison, Johann Freiserius, de Pluvinel, Herzog von Newcastle, Prinz Franz von Lothringen, Freiherr von Sind, de la Guérinière,

Hünersdorf, Seeger, Weyrother, Franconi, Niedermaier, und wie die dahingegangenen Koryphäen der hohen Schule alle heißen mögen, aber andererseits ist es mir doch sehr lieb, daß meine Bekanntschaft mit dem Pferde zu einer Zeit gemacht wurde, in welcher man praktisches Reiten als das Ziel jedes vernünftigen Reitunterrichts aufgestellt.

Was ich unter „praktischem Reiten" verstehe, ist bald gesagt. Ein praktisch ausgebildeter Reiter ist in meinen Augen derjenige, der mit Sicherheit, Gewandtheit und auf eine dem Auge gefällige Art im Sattel sitzt, jeden Augenblick mit freier Wahl der Gangart jede beliebige Richtung einschlagen kann, hierbei vor keinem passirbaren Hindernis zurückschreckt, in jedem Terrain die Leistungsfähigkeit seines Pferdes ganz auszunützen versteht, unter allen Verhältnissen, so weit möglich, schonenden Gebrauch von den Kräften des Pferdes macht und — last not least — dem Araber darin beistimmt, daß „das irdische Paradies auf dem Rücken des Pferdes liegt".

Dies ist mehr, viel mehr, als innerhalb der dumpfigen Reitbahn gelernt werden kann. Ja, derjenige, der es so „weit" gebracht, daß er in den Parademummern der hohen Schule glänzt, lernt es wahrscheinlich nie. Ich wenigstens habe noch nie einen Schulreiter kennen gelernt, der imstande gewesen wäre, auch draußen im Terrain Hervorragendes zu leisten. Das ist auch ganz natürlich, denn um ein Meister in der „Pesade", der „Croupade", dem „Piaff" und der „Pirouette" zu werden, muß man in dem Besitz so eigenartiger Anlagen sein und eine so lange Lehrzeit durchmachen, daß man, wenn man endlich das Ehrendiplom erworben, sich nicht mehr von dem Sandboden der Reitbahn losreißen kann. Damit sieht man sich aber auch zu einer unfruchtbaren Tretmühlenarbeit verdammt, während welcher der eigentliche Zweck, wie man die Sache auch drehen und wenden möge, immer mehr von den Mitteln zum Zweck verdrängt wird.

Um Mißverständnissen vorzubeugen, beeile ich mich zu betonen, daß ich die Biegsamkeit beim Pferde durchaus nicht unterschätze. Wie diese Eigenschaft beim Pferde entwickelt wird, muß der Reiterlehrling von der alten Schule lernen. Doch hüte er sich hierbei wohl, den edlen Kern dieser Schule mit ihrer in das Antiquitätsmuseum der Reitkunst verwiesenen Schale zu verwechseln, wenn er je das berauschende Vergnügen eines Seele und Leib erfrischenden Galopps über schwieriges Terrain genießen will, denn durch das ewige Abbiegen wird nur zu oft sowohl beim Reiter wie beim Pferde die unentbehrliche, vorwärts treibende Kraft gebrochen.

Nach diesen einleitenden Worten will ich nun darangehen, dem Leser meine Gedanken über den kürzesten Weg zum Ziele, oder mit anderen Worten, über

die Methode zu entwickeln, die meiner Ansicht nach am geeignetsten ist, praktische Reiter auszubilden.

Will ich der Wahrheit die Ehre geben, muß ich gestehen, daß ich mich hierbei in keiner geringen Verlegenheit befinde. Ich glaube nämlich nicht an die Möglichkeit, schriftlichen Reitunterricht geben zu können und ich mache mir außerdem durchaus keine Illusionen darüber, daß eine nur einigermaßen vollständige Reitinstruktion mehr Raum in Anspruch nehmen würde, als sämtliche übrigen Kapitel des „Buches vom Pferde" zusammengenommen. Am liebsten würde ich mich deshalb darauf beschränken, dem wißbegierigen Leser mit dem Hinweis auf meine eigene Erfahrung zuzurufen: „Reite viel im Freien, in der Gesellschaft vorzüglicher Reiter und auf so verschiedenartigen Pferden, wie nur irgend möglich. Hast du das Herz am rechten Fleck und bist du nicht mit geistiger Blindheit geschlagen, so wirst du so am schnellsten und auf die angenehmste Art die Fertigkeit erwerben, die deinen Anlagen entspricht." Da ich aber voraussetze, daß kein Leser sich mit dieser kurzgefaßten Anweisung begnügen würde, muß ich mich wohl dazu bequemen, so gut ich's eben verstehe, Reitunterricht auf dem Papier zu erteilen.

In England, d. h. in dem Lande, wo die kühnsten und besten Reiter zu finden sind, gibt man sich nicht viel mit der Theorie des Reitens ab. Sobald der Junge seine ersten Hosen bekommen hat, wird er auf einen Pony gesetzt und mit auf die Jagd genommen. Es dauert nun nicht lange, bevor er, teils um sich als ganzer Mann zu zeigen, teils weil ihm der Jagdeifer zu Kopfe steigt, seinen Pony über kleinere Hindernisse setzen läßt. *Wie* er dieses Kunststück zu Wege bringt, ist vor der Hand ganz gleichgültig, wenn er nur Courage zeigt und bei jedem neuen Hindernis größere Zuversicht an den Tag legt. Niemand, nicht einmal er selbst, wird auch viel Aufhebens davon machen, falls er während des kecken Rittes ein- oder das anderemal die Mutter Erde küssen sollte. Er wird schon wieder in den Sattel klettern und die blauen Flecken, die er sich auf der Jagd geholt, gelten ihm als beneidenswerte Ehrenzeichen. Es müßte wahrlich mit unrechten Dingen zugehen, wenn der Junge auf diese Art und unter der Führung hervorragender Reiter nicht einen festen, weichen Sitz bekommen würde. Sobald die ersten Lehrjahre zu Ende gegangen, gibt man ihm ein wirkliches Jagdpferd. Und mit jedem neuen Gaul, der ihm zwischen die Beine gerät, werden die Anlagen, die er von unserem Herrgott mit auf den Lebensweg bekommen, einer weiteren Entwicklung zugeführt. Selbstverständlich geben ihm erfahrene Verwandte und Freunde dann und wann einen guten Rat, aber im ganzen genommen bleibt es doch ihm selbst überlassen, sich durch Übung und aufmerksame Beobachtung guter Vorbilder das richtige Reitsystem anzueignen. „Reite und mach

die Augen auf, mach die Augen auf und reite", viel mehr enthält die Reitinstruktion nicht, die ihm zu teil wird. Desto schlimmer für ihn, wenn er mehr oder anderes braucht, um die Fehler in seinem Sitz und seiner Zügelführung bei Zeiten berichtigen zu können.

Daß diese Methode nicht zu verachten ist, kann überall beobachtet werden, wo englische Reiter sich zur Parforcejagd versammeln. Es ist deshalb nicht zu verwundern, daß Engländer, die ihre Reiterbildung in der Bahn suchen, leicht zu zählen sind.

Bei uns, wo Gelegenheit zum Jagdreiten nur an einigen wenigen Orten geboten wird und strenge Winter während mehrerer Monate des Jahres das Reiten im Freien erschweren, kann jedoch die Bahn auch von dem sogenannten Naturreiter nicht entbehrt werden. Nichtsdestoweniger rate ich jedem Vater, der es irgend thun kann, seinem Jungen einen Pony zu halten. Der Pony bereitet seinem jugendlichen Reiter drei unschätzbare Vorteile. Erstens werden die Gedanken des Knaben durch das Reiten von allerlei übermütigen Streichen abgelenkt. Ich weiß wohl, daß sehr viele Mütter im Reiten selbst eine gute Dosis gefährlichen Übermuts zu finden wähnen, aber mit solchen Ansichten haben wir hier nicht zu rechnen. Ich gebe auch zu, daß der Pony zuweilen bocken und der Junge dann auf die Nase fallen könnte. Aber was schadet denn das? Dem Pony bereitet es sicher Spaß und dem Jungen lernt es einen Puff auszuhalten, ohne gleich heulend zur Frau Mama zu laufen. Außerdem ist nicht zu bezweifeln, daß Pferd und Reiter in der Regel prächtig mit einander auskommen werden. Der Pony ist im allgemeinen klüger als ein großes Pferd; er kennt seinen Reiter und hegt eine gewisse Zuneigung zu ihm. Die Mamas sollten sich deshalb keine unnötige Sorgen machen.

Ein Pony ist zweitens ein unfehlbares Schutzmittel gegen den gesundheitsschädlichen Einfluß des Stubenhockens. Wenn im Winter trübes Wetter eintritt und die Schlittschuhbahn unter Wasser steht, lockt den Knaben eigentlich gar nichts ins Freie. Ist er aber im Besitz eines Ponys, wird er auch bei schlechtem Wetter hinaus wollen und indem er seine Lungen mit gesunder frischer Luft anfüllt, stählt er auch seine Nerven. Er übt seinen Mut und bekommt Selbstvertrauen.

Drittens möge wohl beachtet werden, daß das alte Sprüchwort „Was Hänschen nicht lernt, lernt Hans nimmermehr", auch bezüglich des Reitens Geltung hat. Ein Knabe, der aufs Pferd gehoben wurde, sobald er sich im Sattel halten konnte, wird selten oder nie ein schlechter, furchtsamer Reiter werden. Schiebt man dagegen den ersten Reitunterricht so lange auf, bis der Körper die jugendliche Geschmeidigkeit verloren, so wird das Resultat im besten Fall weit weniger befriedigend ausfallen.

Ein großes Pferd kann den Pony nicht ersetzen. Es fällt mir natürlich nicht ein zu bestreiten, daß der Junge nicht auch aus dem Reiten auf einem der Reit- oder Wagenpferde des elterlichen Stalles Nutzen ziehen könnte; aber in demselben Maße, wie mit Beihilfe eines Ponys, wird dies sicher nicht der Fall sein. Außerdem verliert die Reiterei ihre ganze „Blume", wenn es dem Jungen nur dann und wann gestattet wird, einen kurzen Ritt auf dem Familiengaul vorzunehmen und man ihm dabei noch ganz besonders ans Herz legt, „das arme Tier ja recht zu schonen". Der Pony dagegen ist immer zu haben; er wird sich auch nicht gleich gegen jeden kleinen Spaß auflehnen, den der „Große" wahrscheinlich höchst übel nehmen würde. Ein großes Pferd und ein übermütiger Schuljunge passen überhaupt nicht für einander. Das Pferd fühlt sich durch das leichte Gewicht und die rohen Hilfen beunruhigt; merkt dies der Knabe, so wird er entweder ängstlich oder auch läßt er sich dazu verleiten, den Stallmeister zu spielen. Nutzen und Vergnügen ziehen aber weder der Gaul noch der Reiter aus solchem Beisammensein.

Diese Betrachtungen bieten mir eine erwünschte Gelegenheit, mich etwas eingehender über eine Unterrichtsmethode auszusprechen, die ich mit größtem Erfolge bei den Reitübungen meiner Schüler befolgt habe. Ich meine das vom Grafen Dénes Széchényi in seinem Werkchen „Beitrag zum Reitunterricht" beschriebene System.

Das leitende Prinzip dieses Systems ist die sehr richtige Ansicht, daß eine schlechte Hand in den meisten Fällen nur durch Befestigung des Sitzes gebessert werden könne. Graf Széchényi strebte also in erster Reihe darnach, seinen Schülern einen festen weichen Sitz beizubringen. Zu diesem Zweck sucht er es ihnen von Anfang an abzugewöhnen, eine Stütze in den Zügeln zu suchen. Dies erreichte er dadurch, daß er sie täglich eine Weile mit Bügel, aber ohne Zügel reiten ließ, wobei das Pferd natürlich an der Longe auf den Kreis geführt wurde. Gleichzeitig wurden Übungen im Ballspiel zu Pferd vorgenommen; schließlich mußten die Schüler auch ohne Zügel über kleinere Hindernisse setzen und sowohl aus als auch in den Sattel voltigiren.

Das System des Grafen Széchényi beruht also auf:

1) Reiten ohne Zügel mit dem Bügel,
2) Ballwerfen zu Pferd,
3) Springen,
4) Voltigiren aus und in den Sattel.

Was das Ballwerfen betrifft, lehrt die Erfahrung, daß dasselbe dem angehenden Reiter einen überraschend geschmeidigen Sitz verleiht. Dies hat seine Erklärung darin, daß der Reiter beim Fangen des bald weiter nach vorn bald nach

rückwärts niederfallenden Balles genötigt wird, seinen Oberleib verschiedene Bewegungen ausführen zu lassen, die ein stetes Balanciren zur Folge haben. Dadurch gewinnt aber nicht nur der Sitz an Sicherheit, sondern werden auch die Schenkel und Knie ganz von selbst in die rechte Lage gebracht; oder mit anderen Worten: es gelingt so dem Schüler spielend die ersten und wichtigsten Grundlagen eines festen geschmeidigen Sitzes beizubringen.

Zu den Übungen im Ballwerfen darf natürlich nur ein ruhiges Pferd verwendet werden. Im Anfang wird der Ball nicht höher als 3—4 Fuß geworfen und die Lektion sogleich abgebrochen, wenn der Schüler Spuren von Ermüdung zeigen sollte. Um dem häufigen Verlieren des Balles und der damit verknüpften Mühe des Aufhebens vorzubeugen, ist es zweckmäßig, denselben mit einer Schnur an den Sattel oder den Anzug des Reiters zu befestigen. Nachdem der Schüler es zu einiger Fertigkeit gebracht hat, können er und der Lehrer sich auch den Ball gegenseitig zuwerfen. Die Gangarten werden bei diesen Übungen in folgender Ordnung vorgenommen: Schritt, kurzer Trab, Galopp und schließlich auch gestreckter Trab. Im Anfang können die Bügel ziemlich kurz geschnallt werden; auch hat sich der Lehrer vorläufig jeder Einwirkung auf den Sitz des Schülers zu enthalten.

Sobald nun der junge Reiter so sicher im Sattel sitzt, daß ihn das Ballwerfen nicht weiter genirt, wird zu den Springübungen übergegangen. Diese werden damit eingeleitet, daß man eine mit Stroh umflochtene Stange quer über den Kreis legt, so daß das Pferd dieselbe überschreiten muß. Spitzt das Pferd nicht mehr die Ohren, wenn es sich der Stange nähert, so wird das Hindernis allmählich höher genommen und muß das Pferd nun zuerst im Trab, dann aber auch im Galopp hinüberspringen. Nach einigen wenigen Lektionen pflegen die Schüler gar keine Notiz mehr von dem Hindernis zu nehmen; ohne einen Blick auf dasselbe zu werfen, wenden sie ihre ganze Aufmerksamkeit dem Balle zu (Fig. 223).

Gleichzeitig mit den ersten Reitübungen beginnt auch das Voltigiren. Széchényi läßt seine Schüler zum Schlusse jeder Lektion aus den Sattel hinaus voltigiren. Später geschieht dies auch im Trab und Galopp und auf beiden Seiten. Nach Verlauf von 2 bis 3 Monaten wird der Schüler es so weit gebracht haben, daß ihm die zwischen dem Sattel und dem Erdboden liegende Entfernung nicht mehr imponirt. Es ist dann ein Leichtes, ihm alles das beizubringen, was sonst noch zur Reitkunst gehört.

Széchényi hat auf die hier geschilderte Art zahlreiche junge Leute beider Geschlechter im Reiten ausgebildet und stets mit demselben Erfolge. In unserem Zeitalter, das sozusagen mit Dampfkraft arbeitet, kann daher seine Methode, welche zweifelsohne viel Zeit erspart, Anspruch auf allseitige Beachtung erheben. Dieselbe

iſt auch weder bei der deutſchen noch bei der öſterreichiſchen Kavallerie unberückſichtigt geblieben, und nur in den bürgerlichen Reitinſtituten wird noch teils aus Indolenz teils aus Bequemlichkeit an der alt hergebrachten Methode feſtgehalten.

Diejenigen, die vollſtändigen Einblick in Széchényis Lehrmethode gewinnen wollen, werden nicht verſäumen, ſich das oben zitirte Werk, „Beitrag zum Reitunterricht", anzuſchaffen. Ich ſehe mich deshalb unverhindert zu jenen Lehrſätzen

Fig. 223.

Ballwerfen zu Pferde, Széchényis Methode.

überzugehen, die der Anfänger kennen muß, wenn er in Ermangelung geeigneter Vorbilder oder Ratgeber den Verſuch wagen will, auf eigene Hand die Geheimniſſe der edlen Reitkunſt zu erforſchen.

Jede Theorie wurzelt in der Praxis und hat zur Aufgabe, wieder zu derſelben zurückzuführen. Je wichtiger aber eine Sache für das Allgemeine iſt, deſto vielſeitiger entwickelt ſich die Theorie, welche ihr zu Grunde liegt. Dies gilt auch für die Reitkunſt, die ſowohl als Kunſt, wie als Leibesübung betrachtet, auch abgeſehen von ihrer eminenten Bedeutung für die Wehrkraft eines Landes, berechtigte Anſprüche auf das Intereſſe jedes patriotiſch geſinnten Mannes erheben kann. Zum

Glück ist nur ein geringes Quantum Theorie zur praktischen Ausübung der Reitkunst erforderlich. Wir dürfen nämlich nicht vergessen, daß die Reitkunst gerade so wie jede andere Kunst, auch dem Dilettanten zugänglich ist. Es erschien mir notwendig, dies besonders zu betonen, weil ich mich mit den folgenden einfachen Ratschlägen und Anweisungen ausschließlich an die Reitdilettanten wende. Reitkünstler und solche, die es werden wollen, finden in den imposanten Folianten, welche sowohl ältere wie jüngere Meister über die Theorie des Reitens geschrieben haben, alles was sie zu wissen wünschen. Ich verwerfe solche Studien um so weniger, als ich die Überzeugung hege, daß ein tüchtiger Reitlehrer sowohl die Theorie wie die Praxis seiner Kunst beherrschen muß. Man hört wohl bisweilen den Ausspruch: „Herr N. N. ist ein vortrefflicher Reitlehrer, obgleich er für seine Person sehr mittelmäßig reitet," aber diese Phrase ist nichts weiteres als ein wohlklingender Unsinn. Ein guter Reiter kann ein schlechter Reitlehrer sein, wenn ihm die Gabe abgeht, in klaren, verständlichen Worten seinem instinktiven oder erworbenen Wissen Ausdruck zu verleihen; im Notfalle wird er jedoch seinen Schülern zeigen können, wie dieses oder jenes gemacht werden muß und das fällt unter allen Verhältnissen schwer in die Wagschale. Ein schlechter Reiter dagegen, muß unbedingt auch ein schlechter Reitlehrer sein, denn selbst wenn er die Beredsamkeit eines Cicero besäße, würde er doch seinen Schülern nur tote Lehrsätze vordeklamiren können, und dies nicht einmal stets im rechten Moment. Durch das Beispiel zu wirken, ist ihm aber vollständig versagt. Die Vorteile eines solchen Unterrichts sind so gering, daß sie unzweifelhaft durch gewissenhafte, von einem aufmerksamen Studium des geschriebenen Wortes unterstützte Übungen auf eigene Hand aufgewogen werden. Verhielte es sich nicht so, würde ich sicher weder Zeit noch Mühe darauf verwenden, meinen Lesern auf dem Papier etwas vorzureiten.

Nun zu den Voraussetzungen für die Erwerbung einer anständigen Fertigkeit im Reiten. Zu diesen zähle ich in erster Reihe: Anlagen, Courage, Geduld und einen passenden Körperbau. Was die Anlagen betrifft, sind dieselben eine Göttergabe, die süß zu besitzen und bitter zu vermissen ist, deren Mangel aber dennoch niemanden vom Reiten abzuschrecken braucht, denn durch Ausdauer, unbarmherzige Selbstkritik und vielseitige Übung läßt sich so manches ersetzen. Schlimmer verhält es sich mit dem Mangel an Courage. Es heißt nicht vergebens in dem spanischen Sprichworte: „Wer nichts wagen will, gehe dem Pferde aus dem Wege." Dasselbe kann aber von allen übrigen Leibesübungen gesagt werden. Zum Glück heißt es auch: „Ohne Furcht keine Gefahr", und dieser Satz scheint mir so recht für den angehenden Reiter geschaffen. Das Pferd ist infolge seines außerordentlich nervösen Temperaments jeder noch so unbedeutenden, von der Hand des Reiters ausgehenden

Einwirkung zugänglich. Das geringste Zeichen von Furcht seitens des Reiters, ein kaum merkbares Zucken seiner Hand, wird blitzschnell vom Pferde aufgefaßt. Ist aber der Reiter ruhig und entschlossen, so imponirt das dem Pferde und legt seinem Übermute heilsame Schranken auf. Ich halte deshalb Courage, oder mit anderen Worten, Nervenstärke für eine Eigenschaft, die niemand, der sich im Sattel auszuzeichnen wünscht, entbehren kann. Denen, die sich bewußt sind, in genannter Hinsicht stiefmütterlich von der Mutter Natur behandelt worden zu sein, weiß ich auch aus demselben Grunde keinen anderen Rat zu geben, als sehr vorsichtig bei der Auswahl ihrer Reittiere zu sein. Der liebe Gott hat ja in seiner Gnade dafür gesorgt, daß es eine große Auswahl von Gäulen philosophischer Denkungsart gibt, die sich mit rührendem Gleichmut Unglaubliches gefallen lassen. Kaum weniger notwendig als Courage ist Geduld, denn ohne letztere wird es keinem Reiter gelingen, erst selbst etwas zu lernen und dann auch seinem Pferde das Nötige beizubringen.

Recht bedenklich ist schließlich noch das Vorhandensein eines zum Reiten ungeeigneten Körperbaus. Personen mit langem Oberleib, kurzen Beinen und runden, fleischigen Schenkeln, sog. Weiberschenkeln, werden z. B. bei ihren Reitübungen weit größere Schwierigkeiten zu überwinden haben, als solche, die auf langen, flachen, sehnigen Beinen durchs Leben wandern. Indessen kann fleißige Arbeit auch in vorliegendem Falle vieles wieder gut machen, was die Natur gesündigt hat, und wenige Menschen sind wohl so polizeiwidrig gebaut, daß sie deshalb gänzlich auf das Reitvergnügen verzichten müßten.

Von diesen einleitenden Betrachtungen wollen wir uns nun dem die Sattelung und Zäumung behandelnden Kapitel zuwenden. Das Aufsitzen schieben wir auf bis wir es erlernt haben, ein Pferd ordentlich zu satteln und aufzuzäumen.

Der Sattel.

Der altmodische Schulsattel, ein prächtiger Ruhesitz für bequeme und — „unter Männern kann's ja gesagt werden" — ängstliche Reiter, ist wohl schon überall den Antiquitätsmuseen überwiesen worden. Ich werde mich deshalb in dem Folgenden ausschließlich mit dem englischen Sattel, auch Pritsche genannt, beschäftigen.

Der englische Sattel ist meistens mit Schweinsleder überzogen. Zu der Polsterung wird Wolle, Pferdehaar u. dergl. verwendet. Die Gurten bestehen aus weißem oder gelbem Gewebe, oder auch aus Ledergeflecht.

Was die Form des Sattels betrifft, haben wir uns zuerst mit der unteren,

dem Pferderücken zunächſt liegenden Seite zu beſchäftigen. Dieſer Teil des Sattels ſoll ſtets ebenſo genau wie eine Gipsmaske paſſen. Die ziemlich verbreitete Anſicht, daß dem läſtigen Rutſchen des Sattels dadurch vorgebeugt werden könne, daß man einzelne Teile der unteren Seitenfläche in eine innigere Berührung mit dem Rücken des Pferdes bringt, iſt grundfalſch, denn die Verbindung zweier Flächen wird nur durch die Totalſumme des auf ſie einwirkenden Druckes bewirkt. Wird der Druck auf einen einzigen Punkt konzentrirt, ſo vermehrt das jene Totalſumme nicht, wohl aber gerät das Pferd dann in die Gefahr, einen Satteldruck zu erwiſchen. Bei dieſer Gelegenheit ſei auch erwähnt, daß der auf einen einzelnen

Fig. 224.

Panel Numnah.

Fig. 225.

Engliſcher Sattel mit ungepolſterten Seitenblättern.

Punkt wirkende Druck deſto geringer wird, je größer die dem Pferderücken zugewendete Sattelfläche im Verhältnis zu dem Gewicht des Reiters iſt, dies jedoch natürlicherweiſe nur unter der Vorausſetzung, daß der Druck gleichmäßig auf die ganze Fläche verteilt wurde. Dem Sattel eine Länge von einer Elle zu geben und dann den Druck an einen der Endpunkte zu verlegen, wäre ſomit nicht das rechte Mittel, Satteldrücken vorzubeugen.

Als allgemeine Regel möge feſtgehalten werden, daß die Größe des Sattels in einem richtigen Verhältnis zu dem Gewicht des Reiters ſtehen muß. Außerdem bleibt zu berückſichtigen, daß die Vorſicht erheiſcht, Pferden mit empfindlichen Rücken größere Sättel aufzulegen, als ſonſt notwendig ſein würde.

Es gibt zwei Mittel das Gewicht des Sattels zu vermindern, ohne den Umfang ſeiner unteren Fläche einzuſchränken. Das eine beſteht darin, den Sattelbaum oder jeden anderen beliebigen Beſtandteil des Sattels über denjenigen Körperteil hinausreichen zu laſſen, der dem Druck ausgeſetzt iſt. Und da

nun dieser Druck hauptsächlich in perpendikulärer Richtung wirkt, ist es ebenso überflüssig als verkehrt, denselben zu weit nach unten auf die Rippenwölbung zu verlegen. Das zweite Mittel ist, den Sattelbaum aus möglichst leichtem Material anzufertigen, ohne deshalb die Haltbarkeit und Elastizität desselben zu vermindern. Aus diesem Grunde empfiehlt sich eine Kombination von Holz und Stahl zu den hier in Rede stehenden Zwecken.

Ein guter Sattel ist nicht stärker gepolstert als erforderlich ist, den Rücken des Pferdes gegen Druck zu schützen. Die Polsterung soll an dem Baum angenäht und nicht festgenagelt sein. Eine neue englische Erfindung, welche die gewöhnliche Polsterung des Sattels durch in Falten gepreßtes Gummi ersetzt, der sog. „Panel Numnah“ (Fig. 223), hat in England ein gewisses Aufsehen erregt. Man rühmt demselben nach, daß er den Reiter dem Pferderücken näher bringt, Satteldrücken vorbeugt, länger hält als die gewöhnliche Polsterung, den Pferdeschweiß nicht einsaugt und sich infolgedessen stets trocken und kühl anfühlt. Ähnliches wird mit der in Fig. 225 dargestellten Konstruktion angestrebt. Bei diesem Sattel erstreckt sich die Polsterung nur auf die untere Seite der Sitzfläche. Die Seitenblätter sind ungepolstert. Daß dies eine innigere „Fühlung“ zwischen Reiter und Pferd ermöglicht, liegt auf der Hand.

Nachdem man sich die Gewißheit verschafft, daß die untere Fläche des Sattels die rechte Form und Größe hat, gilt es zu bestimmen, wohin das vom Körper des Reiters repräsentirte Gewicht verlegt werden soll. Die natürliche Folge des Umstandes, daß wir dieses Gewicht nicht über den ganzen Sattel verteilen können, ist, daß wir den Schwerpunkt des Reiters genau in die Mitte des Sattels verlegen müssen. Es ist nämlich dies der einzige Punkt, von dem aus eine gleichmäßige Verteilung des Gewichts auf die übrige Fläche erfolgen kann. Sitzt der Reiter z. B. zu weit nach hinten, so preßt er den rückwärtigen Teil des Sattels auf den Pferderücken nieder, während der vordere Teil so lange nach vorwärts rutscht, bis er vom Widerrist aufgehalten wird und diesen bei der Gelegenheit der Gefahr eines Druckes aussetzt.

Ein weiterer wichtiger Umstand bei der Wahl des Sattels ist, nachzusehen, daß derselbe nicht zu weit in der Mitte, sondern so gebaut ist, daß der Reiter sich tief aufs Gesäß herunterseßen und so festen Anschluß mit den Schenkeln gewinnen kann. Vorne soll der Sattel so weit sein, daß er nicht auf die Schulterspitzen drückt, andererseits aber auch nicht auf den Widerrist hinaufrutscht.

Aus dem, was ich hier über die Gewichtsverhältnisse erwähnt, folgt, daß die Gurten und Bügelriemen in der Mitte des Sattels angebracht sein müssen. Jede andere Lage ruft eine größere oder geringere Störung jenes Gleichgewichts hervor,

welches den Sitz des Reiters und die Bewegungen des Pferdes auszeichnen soll. Viele Reitvölker gebrauchen beim Reiten nur eine Obergurte, die genau über den Mittelpunkt der Sitzfläche geschnallt wird. Dies ist ebenso bequem als zweckmäßig und verdiente bei jeder Kavallerie Nachahmung zu finden.

Hinsichtlich der oberen Sattel- oder Sitzfläche ist zu beachten, daß dieselbe in einem richtigen Verhältnis zu dem Gewicht des Reiters stehen muß. Ein großer schwerer Reiter braucht also eine größere Sitzfläche als ein kleiner und schmächtiger; auch sollten Sättel, die für den Gebrauch auf weitere Ritte bestimmt sind, stets geräumiger als solche sein, die nur zum Spazierenreiten benützt werden. Das Durchschnittsgewicht eines gewöhnlichen Sattels beträgt ungefähr 5 Kilo. Ist der Sattel leichter, so wird die Gewichtsermäßigung auf Kosten der Haltbarkeit gewonnen; auch muß dann außerdem noch mit der Thatsache gerechnet werden, daß ein leichter Sattel selten so gut paßt, wie ein schwerer. Einer der besten Sattler Englands, Mr. Nicholls, gibt an, daß das Gewicht des Sattels für jedes stone (= 6,35 Kilo) des Reitergewichts, bis zu 6,30 Kilo, um 0,45 Kilo erhöht werden müsse.

Fig. 226.

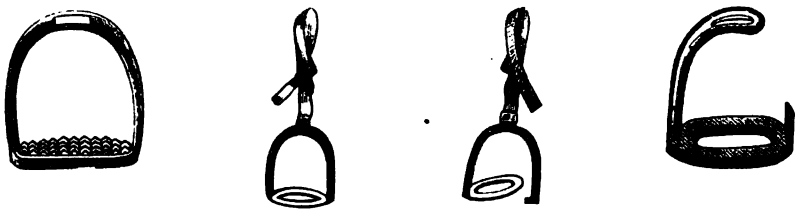
Sattel mit ausgeschnittenem Sattelknopf und schräg nach vorwärts gerichteten Seitenblättern.

Die Sitzfläche des Sattels ist wie bekannt mehr oder weniger konkav. Wie groß die so gebildete Vertiefung sein soll, ist Geschmackssache. Bequeme Reiter ziehen einen tiefen Sattel vor, während der Sportreiter nur flache Sättel zu benützen pflegt. Dies ist, wie gesagt, Geschmackssache. Von Wichtigkeit ist nur, daß die Vertiefung der Sitzfläche sich genau im Zentrum des Sattels befinde. Hiermit soll jedoch durchaus nicht bestritten werden, daß eine übertrieben konkave Sitzfläche den Reiter der Gefahr aussetzen kann, auf den Sattelknopf geschleudert zu werden, ein Unfall, der unter Umständen sehr bedenkliche Folgen haben könnte.

Dies führt uns darauf, der Form des Sattelknopfes einige Aufmerksamkeit zu schenken. Mir ist die nach rückwärts gerichtete, ausgeschnittene Form (Fig. 226) dieses Bestandteils des Sattels stets die liebste gewesen. Ich habe nämlich gefunden, daß dieselbe nahezu jedem Pferde paßt, den besten Schutz gegen Widerristdrücke gewährt und außerdem weniger gefährlich für den Reiter ist, wenn dieser, sei's infolge eines Sturzes oder durch Widersetzlichkeit des Pferdes aus dem Sattel geschleudert werden sollte. Die gewöhnliche Form des Sattelknopfes ist in Fig. 239 wiedergegeben.

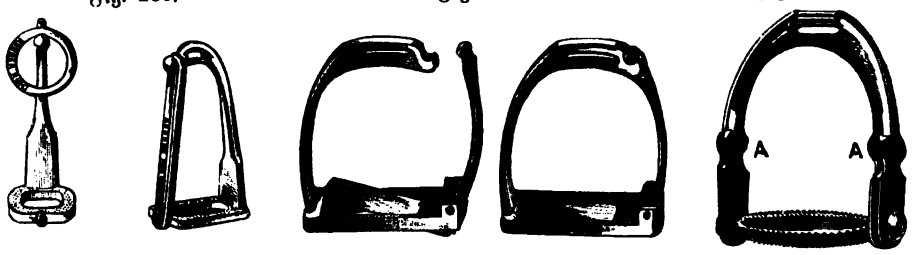
Über die Seitenblätter des Sattels ist wenig zu sagen. Sie werden entweder schräg nach vorwärts gerichtet, wie in Fig. 226 oder gerade herunterhängend. Der weiter oben zitirte englische Sattler ist der Ansicht, daß die schräg nach vorwärts gerichteten am besten für Reiter mit langen Schenkeln passen, wohingegen Reiter mit kurzen, runden Schenkeln die geraden Seitenblätter vorziehen werden, weil sie nur mit solchen die gewünschte Stütze in den an dem vorderen Rand der Seitenblätter angebrachten Sattelbauschen finden. Obgleich manches für die Rich-

Fig. 227. Fig. 228. Fig. 229. Fig. 230.



Sicherheits-Bügel.

Fig. 231.* Fig. 232. Fig. 233.**



Sicherheits-Bügel.

tigkeit dieser Ansicht spricht, glaube ich doch, daß die Form der Seitenblätter getrost dem Geschmack jedes einzelnen Reiters überlassen werden kann.

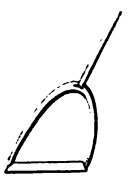
Die meisten englischen Sättel sind an dem vorderen Rand der Seitenblätter mit sogenannten Bauschen versehen (Fig. 239). Daß die Polsterung schwachen Reitern einen sicheren Halt gibt, darf wohl als unzweifelhaft angesehen werden. Jagd- und Steeplechasereiter betrachten jedoch die Bauschen meistens als einen unnötigen Ballast, der es dem Reiter erschweren kann, den verlorenen Sitz wieder zu gewinnen. Der bekannte englische Fachschriftsteller Whyte Melville z. B.

* Der Gummiring wird auf der inneren Seite getragen und ist daher nicht sichtbar. Es empfiehlt sich einige Reserve-Ringe in der Tasche mitzuführen.

** Die Gelenke drehen sich auf jeder Seite bei A nach rückwärts, wodurch der Fuß freigegeben wird.

warnt nachdrücklich vor den Kniebauschen, welche seiner Ansicht nach die Geschmeidigkeit und Sicherheit des Sitzes in hohem Grade beeinträchtigen. Er hebt unter anderem hervor, daß der Reiter, dem das zweifelhafte Vergnügen beschieden ist, auf einen geübten Bocker zu sitzen, sicher in eine bemitleidenswerte Lage gerät, wenn er infolge eines besonders energischen Bocksprunges mit den Knieen und Waden über die Sattelbauschen rutscht, denn bevor es ihm gelingen kann, seine Beine wieder zurückzuziehen, dürfte ihn aller Wahrscheinlichkeit nach ein zweiter, möglicherweise noch energischerer Bocksprung jeder Bemühung in dieser Richtung entheben. Aber auch der friedfertige Reiter, der lieber zu Fuß geht, als sich Katastrophen, wie die eben beschriebene, auszusetzen, wird nicht bestreiten können, daß glatte Seitenblätter dem Pferde besser kleiden.

Fig. 234.

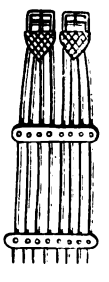


Mufany-Bügel.

Fig. 235.

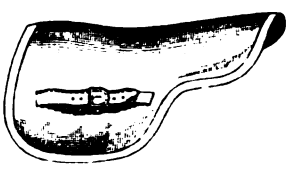
Fitzwilliam-Gurte.

Fig. 236.



Geflochtene Gurte.

Fig. 237.



Satteldecke.

Die Steigriemen müssen stets aus dem allerbesten Leder geschnitten werden, denn leicht gezählt sind die Reiter, denen das Reißen einer dieser Riemen während eines scharfen Galopps über schwieriges Terrain nicht in arge Verlegenheit bringen würde. Von großer Wichtigkeit für die Bequemlichkeit des Reiters ist es außerdem, daß die Löcher in den Steigriemen von der richtigen Seite und möglichst nahe aneinander geschlagen werden. Mit der richtigen Seite meine ich hier diejenige, von welcher der Dorn der Schnalle ins Leder dringt, und was die Entfernung der Schnallöcher unter einander betrifft, sollte dieselbe nie über 1 cm betragen. Jeder Reiter will nämlich die Bügel ohne große Mühe vom Sattel aus länger oder kürzer schnallen können. Wurden aber die Löcher nicht wie hier angeraten, sondern von der entgegengesetzten Seite ins Leder geschlagen, so kommt die kleinere, nicht aber die größere Öffnung dem Dorne zunächst zu liegen, und dann erfordert es auch viel mehr Kraftaufwand, diesen in die Öffnung hineinzupressen, als der Reiter vom Sattel aus ohne Anstrengung zu leisten imstande ist. Die Löcher dicht beieinander anzubringen, empfiehlt sich aber deshalb, weil der

Reiter dann mit einer Hand oder mit einem Finger die Bügel nach Belieben verkürzen kann. Will er sie dagegen länger haben, so braucht er nur den Riemen aus der Schnalle zu ziehen und ihn durch einen Druck seines Fußes so weit zu verlängern, als erforderlich ist, um das passende Loch zu erreichen, worauf der Riemen wieder festgeschnallt wird.

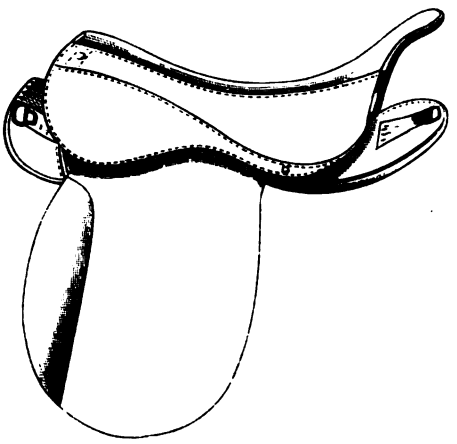
Die Bügel selbst dürfen nicht zu plump und schwer, aber auch nicht zu klein sein. Das Fußblatt besteht meistens aus zwei Teilen und wird aus nahe liegenden Gründen gerne rauh gemacht. Es ist nämlich auch für den geübten Reiter keine leichte Aufgabe, den Bügel am Fuß zu behalten, wenn er vor dem Aufsitzen über Grasboden gegangen und seine Sohlen so die Glätte von polirtem Elfenbein angenommen haben. Um dem auf diese Art entstehenden Übelstande abzuhelfen, hat man neuerer Zeit in England einen Steigbügel konstruirt, dessen Fußblatt mit vulkanisirtem Kautschuk überzogen ist (Fig. 227). Runde Seitenteile an den Bügeln sind während eines längeren Rittes höchst unbequem für den Fuß und sollten deshalb sorgfältig vermieden werden. Einige der neuesten und besten Erfindungen, die den Zweck haben, das Hängenbleiben des Fußes im Bügel zu verhindern, habe ich dem Leser in den Fig. 228, 229, 230, 231, 232, 233 vorgeführt. Bei dieser Gelegenheit seien auch die vom Franzosen Musany erfundenen Bügel mit ungleich langen Seitenteilen (Fig. 234) erwähnt. Diese Bügel sind insofern recht praktisch, als ihr Fußblatt stets eine wagrechte Lage beibehält und infolgedessen dem Fuß des Reiters eine sichere Stütze gewährt.

Die besten Gurten für gewöhnlichen Gebrauch sind die sog. Fitzwilliamgurten (Fig. 235), die aus zwei Gurten bestehen, einer breiten, die auf beiden Seiten mit zwei Schnallen befestigt ist und einer schmäleren, welcher erstere als Unterlage dient. Gurten aus geflochtenem Leder oder Schnüren (Fig. 236) können, da sie der Luft Zutritt zu der Haut des Pferdes gewähren, ebenfalls mit Vorteil angewendet werden.

Die Satteldecken werden meist aus Filz, Wollstoff oder Leder gemacht. Am zweckmäßigsten sind meiner Ansicht nach solche, die aus weichem, in der Form eines Sattels geschnittenem Leder bestehen (Fig. 237). Dickere Satteldecken sind unpraktisch, denn der Zweck einer Unterlage kann und darf nur der sein, der Polsterung des Sattels Schutz gegen den Pferdeschweiß zu gewähren. Nur in solchen Fällen, wo die Polsterung nicht allen Anforderungen entspricht, mag bis zur bewerkstelligten Abhilfe dieses Mangels eine dickere Satteldecke in Gebrauch genommen werden.

Steeplechase-Sättel (Fig. 239) werden bedeutend leichter als gewöhnliche Sättel gemacht und Rennsättel sind eigentlich nichts anderes als federleichte Kissen

Fig. 238.



Armee-Bocksattel

Fig. 239.

Steeplechase-Sattel.

Fig. 240.

Amerikanischer Bocksattel.

Fig. 241.

Mexikanischer Sattel.

zum Anbringen der unentbehrlichen Bügel. Der Kavallerieoffizierssattel (Fig. 238), welcher nunmehr in allen europäischen Armeen bis auf unbedeutende Abweichungen dieselbe Form aufweist, repräsentirt den ungarischen Bock in idealisirter Gestalt.

Die amerikanische Armee bedient sich jedoch eines weit einfacheren Sattels, der nach Fig. 240 zu urteilen, im hohen Grade allen praktischen Anforderungen entspricht und eine verbesserte Auflage des nationalen mexikanischen Sattels (Fig. 241) zu sein scheint.

Beim Ankauf eines Sattels halte man sich stets gegenwärtig, daß die billige Maschinenarbeit in keiner Richtung den Vergleich mit der Handarbeit aushält und diese also trotz ihres höheren Preises dem Käufer billiger zu stehen kommt.

Ich glaube nun ungefähr alles erwähnt zu haben, was der angehende Reiter von der Konstruktion des Sattels zu wissen braucht und gehe deshalb zu der weit schwierigeren Zäumungslehre über.

Die Zäumungslehre.

Der Zweck jeder Zäumung ist, das Pferd halten, führen, wenden und zurücktreten lassen zu können, sowie auch es ihm zu ermöglichen, seinen Reiter auf eine den beiderseitigen Interessen entsprechende Art zu tragen. Soll aber dieser Zweck erreicht werden, so muß die Zäumung so beschaffen sein, daß das Pferd unter vollständiger Kontrolle des Reiters willig Anlehnung auf das Gebiß nimmt.

Wenn ein Pferd zum erstenmale geritten wird, tritt eine Störung in dem Gleichgewicht des tierischen Mechanismus ein. Am deutlichsten macht sich dies am Nacken und Hals des Pferdes bemerkbar. Das Tier legt sich schwer aufs Gebiß, um sich so eine neue Stütze, das sogenannte „fünfte Bein" zu verschaffen; es wird dann hartmäulig genannt. Sobald es aber gelernt hat, sowohl sich selbst, als auch den Reiter zu tragen, oder mit anderen Worten, nachdem es ein neues künstliches Gleichgewicht erworben, sucht es nicht mehr die eben erwähnte Stütze. Man sagt dann, daß es weich im Maul geworden ist.

Hieraus folgt, daß der Sitz des Reiters einen so großen Einfluß auf das Maul des Pferdes ausübt, daß ein und dasselbe Pferd hart unter dem einen und weich unter dem anderen Reiter gehen kann. Der eine Reiter hat nämlich einen Sitz, welcher die Bemühungen des Pferdes ins Gleichgewicht zu kommen unterstützt, während der Sitz des andern denselben mehr oder weniger hinderlich ist. Aber selbst wenn der Sitz hinsichtlich der Gewichtsverteilung bei beiden vollkommen gleich sein sollte, sucht doch der unsichere Reiter einen Halt in den Zügeln, wodurch das Pferd verleitet wird, hart auf die Hand zu gehen, wohingegen der feste ruhige Sitz eine leichte Hand und diese ein weiches Maul schafft. Andererseits darf nicht übersehen werden, daß nicht bloß einzelne Tiere, sondern ganze Stämme von Natur

entweder hart oder weich im Maul sind. Dies hat seine Erklärung darin, daß ihre Körperformen die Erwerbung und Erhaltung des Gleichgewichts während der Bewegung bald mehr, bald weniger begünstigen. Und schließlich ist es ein von keinem Reiter bestrittenes Faktum, daß die Beschaffenheit des inneren Maules, das Temperament und auch das Geschlecht einen bestimmten Einfluß auf den Effekt der Zäumung ausüben. (Siehe Major Dwyer „Seats and Saddles".)

Die Zäumungslehre hängt also auf das innigste mit der Theorie der Reitkunst zusammen und kann dieselbe nicht entbehren. Ein kleines Blatt aus der Reittheorie wird dies näher beleuchten.

Der Pferdehals kann mit einem Hebel verglichen werden. Die Richtung und Intensivität dieser Hebelwirkung, die durch den Kopf des Pferdes zum Bewegungszentrum und von dort zu den übrigen Teilen des Pferdekörpers übertragen wird, hängt von der Richtung der Zügelwirkung ab. Das bloße Heben oder Senken der Hände des Reiters, der Druck seiner Schenkel gegen die Rippen des Pferdes, das Verlegen seines Gewichts nach vorn oder rückwärts, ist daher genügend, um das Pferd dazu zu veranlassen, die Grundlagen seines eigenen Gleichgewichts zu verändern, indem es entweder die Hinterfüße mehr unter den Körper oder weiter nach rückwärts stellt. Unter der Voraussetzung, daß die Zügel in horizontaler Richtung wirken, ist es dem Reiter auch möglich, die Hebelwirkung dadurch auf einen einzigen Hinterfuß zu konzentriren, daß er sein Gewicht auf die entsprechende Seite verlegt. Viele sogenannte Naturreiter thun dies instinktiv, aber sehr wenige unter ihnen sind imstand, es bewußt und mit einiger Sicherheit auszuführen.

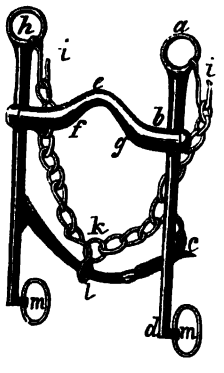
Man kann deshalb mit vollem Recht sagen, daß eine genaue Kenntnis der Zäumungslehre unentbehrlich für jeden Reiter ist, denn nur mit ihrer Hilfe wird es ihm möglich sein, dem Pferde unnötigen Schmerz zu ersparen und gleichzeitig alle Bewegungen des Tieres vollständig zu kontrolliren. Von ganz besonders durchgreifender Wirkung ist aber eine regelrechte Zäumung auf den Gang der Dressur, wohingegen Mißgriffe in dieser Richtung sehr oft dahin führen, daß eine vielversprechende Remonte gründlich verdorben wird.

Selbstverständlich ist eine rationelle Zäumung von eminentester Bedeutung für die Kavallerie. Es muß deshalb auch lebhaft bedauert werden, daß man in den meisten Armeen allen Anforderungen Genüge geleistet zu haben glaubt, wenn eine Schwadron mit einem Pferdebestand von 120 Pferden 2—3 verschiedene Größen des vorgeschriebenen Gebisses vorrätig hält; als ob nicht jedes einzelne Pferd eines eigens seinem Maule angepaßten Gebisses bedürfte! — Naturlich soll hiermit nicht behauptet werden, daß nicht ein Gebiß mehreren Pferden passen könnte. Was ich nachdrücklich betont haben möchte, ist nur, daß dem Gerede von sogenannten Uni-

verfalgebiſſen von univerſeller, jedem Pferde konvenirender Wirkung, ungefähr derſelbe Wert beizumeſſen iſt, wie die in den Blättern vorkommenden Anpreiſungen wunderthätiger Mittel gegen alle Leiden der Menſchheit.

Um ein Pferd mit einer paſſenden Stange (Kandare) zu verſehen, ſind z. B. nicht weniger als drei Maße erforderlich, nämlich 1) die Breite des Maules von der einen Seite zur anderen, in der Höhe der Kinnkettengrube gemeſſen; 2) die innere Entfernung zwiſchen den Laden* und 3) die Höhe der Laden, d. h. die Entfernung der Laden von der Kinkettengrube.

Fig. 242.



Kandare.

Das erſte dieſer Maße wechſelt natürlich mit der Größe und Raſſe der Pferde. Eine bekannte Autorität auf dem Gebiete der Zäumungslehre, der verſtorbene öſterreichiſche Oberſtlieutenant v. Oeynhauſen, deſſen vorzügliche Arbeit „Die Zäumungslehre“ verdiente, von jedem Reiter aufmerkſam geleſen zu werden, erwähnt, daß das Maul bei mittelgroßen Pferden eine Breite von 10,5 cm hat. Bei größeren Pferden ſteigt dieſes Maß bis zu 11 cm. Falls irgend einer meiner Leſer ſich verſucht fühlen würde, ſolches Maßnehmen als eine überflüſſige Pedanterie zu belächeln, möchte ich ihn bitten, einmal bei einer Schwadron nachzuſehen, wie viele Gebiſſe 1½ bis 3 cm zu breit ſind. Die Urſache mancher beim Reiten der Mannſchaften entſtehenden Schwierigkeiten würde ihm dann vollkommen klar werden.

Da die innere Entfernung zwiſchen den Laden immer in einem gewiſſen Verhältnis zu der Höhe der Laden ſteht, wollen wir uns zuerſt mit dem letztgenannten Maße beſchäftigen.

Oberſtlieutenant von Oeynhauſen hat gefunden, daß die Höhe der Laden bei den meiſten Pferden 4,5 cm beträgt und daß man ſehr ſelten, ſei es auf eine größere oder geringere Höhe, ſtößt. Deſto verſchiedenartiger iſt die Beſchaffenheit der Laden bei verſchiedenen Pferden. Bald ſind ſie platt und breit, bald dünn und ſcharf, bisweilen auch ſchwammig, weich und verhältnismäßig gefühllos, während ſie bei anderen Pferden feſter und empfindlicher erſcheinen. Alles dies übt aber einen ganz außerordentlichen Einfluß auf die Zäumung aus. Das hier in Rede ſtehende Maß iſt auch deshalb ſehr wichtig, weil die Länge der Oberſchenkel der Stange (Fig. 242 a b) nie die Höhe der Laden überſchreiten darf. Worauf dieſe Regel beruht, wird weiter unten näher erklärt werden.

Die innere Entfernung zwiſchen den Laden — oder mit anderen Worten,

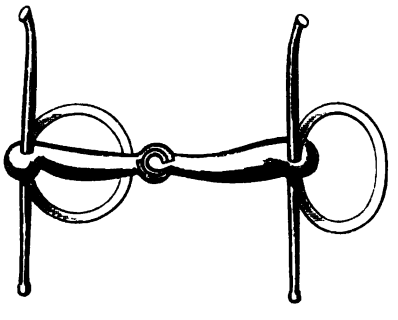
* Laden nennt man die zahnloſen Ränder des Unterkiefers im Innern des Maules.

Dogcart.

die Breite des Zungenkanals — beträgt in den meisten Fällen $^3/_4$ der Ladenhöhe. Hierdurch erhalten wir die nötigen Maße für die sogenannte „Zungenfreiheit" (Fig. 242 e, f, g) bei Gebissen, die einer solchen bedürfen. Ist nämlich die Zungenfreiheit oder der „Galgen" breiter als der Zungenkanal, so muß er mit beiden Enden auf die Laden zu ruhen kommen und dort einen nahezu unerträglichen Schmerz hervorrufen.

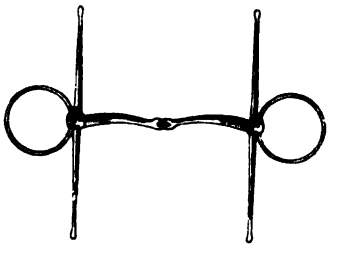
Auch die Zunge des Pferdes spielt eine sehr wichtige Rolle bei der Zäumung. Bei einigen Pferden füllt dieses Organ den Zungenkanal gerade aus, bei anderen tritt es in allen Richtungen über denselben hervor. Es ist aber durchaus nicht gleichgiltig, wie es sich hiermit verhält, denn die Wirkung des Mundstückes verteilt

Fig. 243.



Einfache Trense.

Fig. 244.



Renntrense.

sich auf die Zunge und die Laden, und eine Hauptsache bei jeder rationellen Zäumung ist gerade zu bestimmen, wie viel von der Hebelwirkung des Gebisses auf die Zunge und wie viel auf die Laden zu kommen hat.

Bei dieser Gelegenheit sei auch erwähnt, daß ein gefühlvolles, also weiches, Maul beinahe immer bei solchen Pferden zu finden ist, die eine magere Zunge, hohe und scharfe Laden, einen breiten Zungenkanal und feine Lippen haben, wohingegen Pferde mit einer fleischigen Zunge und niedrigen, fleischigen Laden gewöhnlich bleischwer auf der Hand des Reiters liegen. Erstere Formation ist charakteristisch für die edleren Rassen, letztere für Pferde gemeiner Herkunft. Hieraus folgt aber durchaus nicht, daß Blutpferde immer weichmäuliger als ihre weniger edlen Stammgenossen sind. Das englische Vollblutpferd z. B., welches die Aristokratie des Pferdegeschlechts repräsentirt, ist im Gegenteil gewöhnlich sehr schwer zu halten, weil es sich von Jugend auf daran gewöhnt hat, „ein fünftes Bein" in der Hand des Reiters zu suchen. Andererseits gibt es unzählige gemeine Gäule, die äußerst empfindlich im Maul sind und bei jeder Gelegenheit eine entschiedene Neigung an

den Tag legen, „hinter die Hand zu kriechen.“ Ihre schlaffen Muskeln und Sehnen, und ihr schwaches Hinterteil lassen ihnen eben keine andere Wahl.

Zu den verschiedenen Gebissen übergehend, haben wir uns zuerst mit dem einfachsten von allen, der Trense (Fig. 243), zu beschäftigen.

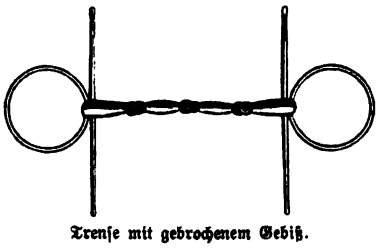
Die Urform der Trense war eine dem Pferde in das Maul geschobene Querstange. Eine steigende Kultur versah die Trensenstange mit seitlichen Knebeln, die zur Bronzezeit in Metallguß hergestellt wurden. Mit dem Erscheinen des Eisens erreichte diese Formenbildung den höchsten Grad. Wir sehen Knebeltrensen in zahlreichen Umbildungen vor uns, dazu treten Ring- und Knopftrensen, bald in Bronze gegossen, bald aus Eisen geschmiedet. Die Tène-Zeit kehrt wieder zu einfacheren Schablonen zurück unter Zugrundlegung der Ringtrense. Im Norden ist ihr Typus bis in die römische Kaiserzeit hinein üblich, ja erhält sich hier über dieselbe hinaus bis ins Mittelalter hinein fort. Indessen entwickelt sich im alten Rom ein neuer Typus, das Hebelstangen-Gebiß, an dem die Kaiserzeit, die bisher gebrochene Querstange zu einem Stücke verschmolz, dafür aber diesem gebogene Gestalt gibt. Letztere findet auch im Norden unter Übertragung auf die dort herrschende Ringtrense Anwendung. Dort entsteht ferner gegen das Ende der römischen Kaiserzeit eine Knebeltrense, die bis in die Frankenzeit hinein fortlebt, indessen der Süden die Hebelstangentrense beibehält. Letztere findet von dort aus im Mittelalter auch nach Mittel- und Nordeuropa vielversprechende Verbreitung. Die Knebel- und die Ringtrense treten im XI. bis XIII. Jahrhundert immer mehr in den Hintergrund und überlassen das Feld dem Hebelstangen-Gebiß, das in der Gotischen- und Renaissance-Zeit in vielgestaltigen Variationen seine höchste Ausbildung erfährt und bis heute in der Kandare herrschend geblieben ist, ohne dabei die einfache Ring- und Knebeltrense ganz verdrängen zu können. Im Gegenteil haben die letzteren sogar in jüngster Zeit wieder unter der herrschenden Strömung nach Formenvereinfachung an Verbreitung und Benützung gewonnen. (Siehe das hochinteressante Werk „Die Pferdetrense in ihrer Formenentwicklung.“ Ein Versuch zur Charakterisirung und Datirung der Mundstücke der Pferdezäumung unserer Kulturvölker, von R. Zschille und R. Forrer, Berlin, P. Belte, 1893.)

Der große Vorzug des Trensengebisses ist, daß es beinahe von allen Pferden willig angenommen wird. Aber obgleich die einfachste Trensenform — weder zu lang, noch zu dünn, oder zu sehr gebogen, und mit nur einem Glied in der Mitte des Mundstückes — (Fig. 243) in den meisten Fällen genügen wird, ist doch die Musterkarte der Trensengebisse außerordentlich reichhaltig.

Falls die Trense ganz einfach aus zwei überall gleich dicken, in der Mitte miteinander verbundenen Metallstäbchen bestehen würde, käme der Druck des Mund-

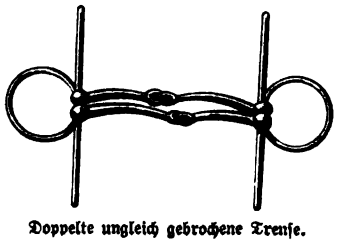
ſtückes bei den meiſten Pferden auf die Zunge allein zu ruhen, und wäre infolgedeſſen eine Wirkung des Gebiſſes kaum zu ſpüren. Eben deshalb macht man das Mundſtück der Trenſe gewöhnlich dicker gegen die Ringe oder Seitenſtangen zu und dünner an dem Teile, wo die Vereinigung ſtattfindet. Es wird nämlich hierdurch

Fig. 245.



Trenſe mit gebrochenem Gebiß.

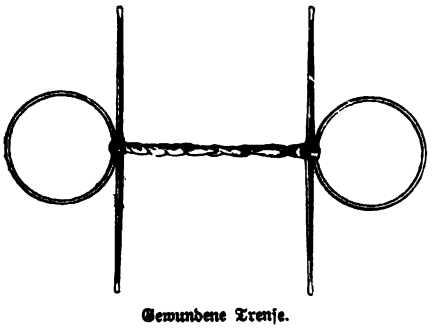
Fig. 246.



Doppelte ungleich gebrochene Trenſe.

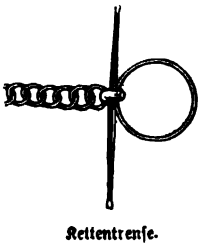
ein Teil des Druckes auf die Laden übertragen und — vorausgeſetzt, daß das Mundſtück die rechte Größe hat, d. h. die Lippen des Pferdes mit den Ringen leicht berührt — ſo eine zweckentſprechende Verbindung zwiſchen der Hand des Reiters und dem Maul des Pferdes zu wege gebracht.

Fig. 247.



Gewundene Trenſe.

Fig. 248.



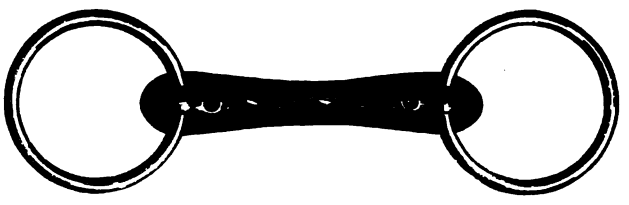
Kettentrenſe.

Für Rennzwecke bedient man ſich eines weit dünneren Mundſtücks (Fig. 244).

Manche Reiter haben eine große Vorliebe für doppelt gegliederte Trenſen (Fig. 245), andere ziehen ein doppeltes Mundſtück vor, deſſen Glieder zur rechten und linken Seite des Mittelpunktes angebracht ſind (Fig. 246). Da aber beide dieſer Trenſenarten das Maul des Pferdes wie mit einer Zange zuſammenklemmen, möchte ich dieſelben nicht anempfehlen. Dies gilt auch von der gedrehten Trenſe (Fig. 247), beſonders wenn ſie nur auf einer Seite gedreht ſein ſollte.

Ein recht praktiſches Gebiß iſt dagegen die Kettentrenſe (Fig. 248). Dieſes Gebiß kann nämlich je nach Bedarf mild oder ſcharf wirkend gemacht werden. Wünſcht der Reiter z. B. ſchärfer auf das Pferd einzuwirken, ſo braucht er nur

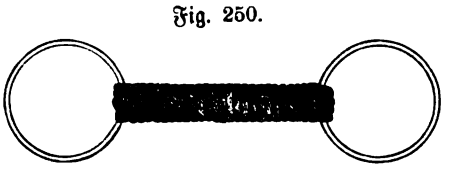
Fig. 249.



Mit Gummi überzogene Kettentrenſe.

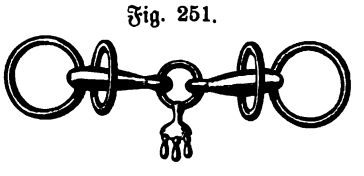
die Trenſe in eine gelind ſägende Bewegung zu verſetzen, falls er es nicht vorzieht, die Kette einmal zu drehen, bevor er ſie dem Pferde ins Maul legt. Sollte er es dagegen mit einem empfindlichen Pferde zu thun haben, ſo wird er die Kette mit

Fig. 250.



Stricktrenſe.

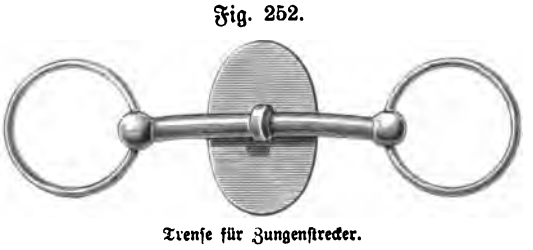
Fig. 251.



Muſterungstrenſe.

weichem Rehleder überziehen laſſen. In neuerer Zeit hat man es auch verſucht, ſowohl Ketten- als gedrehte Trenſen mit Gummi zu überziehen (Fig. 249). Für dieſe Gebiſſe, ſowie auch für die von Sattler Plant in Hannover auf den Markt

Fig. 252.



Trenſe für Zungenſtrecker.

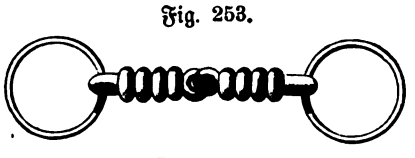
gebrachten Strickgebiſſe (Fig. 250), ſpricht der Umſtand, daß ihre Wirkung ebenſo mild als zweckentſprechend iſt und ſie außerdem im Winter weit behaglicher für das Pferd ſind, als die eiskalten Stahlmundſtücke.

Eine beſondere Erwähnung verdienen ſchließlich noch die für Hengſte be-

ſtimmten Muſterungstrenſen (Fig. 251) und ſolche Trenſen, welche den Zweck haben, dem Pferde das häßliche Zungenſtrecken abzugewöhnen (Fig. 252), zu welch' letzteren auch die mit beweglichen Walzen verſehene Trenſe (Fig. 253) gezählt werden kann.

Wie aus der Abbildung hervorgeht, hat die auch zum Spazierenführen der Hengſte anwendbare Muſterungstrenſe (Fig. 251) doppelte Ringe, von welchen die loſen inwendigen in das Kopfgeſtell und die äußeren in die Zügel geſchnallt werden. Dasſelbe Syſtem kann auch beim Reiten und Fahren in Verwendung treten, nur gibt man den für Reitpferde beſtimmten Trenſen mit doppelten Ringen auch Seitenſtangen. Der große praktiſche Wert der Doppelringtrenſen beſteht darin, daß

Fig. 253.



Walzentrenſe.

Fig. 254.

Reithalfter.

ſie, indem ſie verhindern, daß die Backenſtücke des Kopfgeſtelles der Zügelwirkung entgegenarbeiten, die Ausführung der Wendungen erleichtern.

Es iſt von mehreren Verfaſſern empfohlen worden, die Wirkung der Doppelringtrenſe durch einen Naſenriemen, mit dem das Pferd das Maul nicht öffnen kann, zu verſtärken. Dieſer Zweck wird jedoch weit leichter und vollſtändiger mittelſt der von Oberſtlieutenant v. Oeynhauſen erfundenen Reithalfter (Fig. 254) erreicht.

Dieſe Halfter beſteht aus zwei Seitenriemen, deren oberes Ende in das Kopfgeſtell des Wiſchzaumes geſchnallt wird und an welche vermittelſt eines an jeder Seite angebrachten Ringes ein aus folgenden drei Beſtandteilen zuſammengeſetzter Naſenriemen befeſtigt iſt, nämlich 1) der eigentliche Naſenriemen; 2) ein ungefähr 18 cm langer Riemen, der an den auf der rechten Seite befindlichen Ring angenäht iſt, und 3) ein an dem linken Ringe feſtgenähter, an dem einen Ende mit einer Schnalle verſehener kürzerer Riemen, von ungefähr 6 cm Länge. Die Seitenriemen werden ſo geſchnallt, daß der Naſenriemen unter den Trenſenriemen zu

liegen kommt, worauf die beiden rückwärtigen Riemen, von denen der längere in der Kinnkettengrube liegen soll, aneinander geschnallt werden. Auf diese Art gezäumt, hat das Pferd genügenden Spielraum für den Unterkiefer, ohne das Maul so weit öffnen zu können, daß die selbständige Wirkung des Gebisses aufgehoben wird.

Der Zweck dieser Reithalfter ist natürlich in erster Linie ein Hilfsmittel bei der Remontendressur zu sein. Ihr großer Wert besteht darin, daß sie, indem sie es dem jungen Pferde unmöglich macht, sich während der Dressur der Einwirkung des milden Gebisses zu entziehen, den Reiter der Notwendigkeit enthebt, schärfere Mittel in Anwendung zu bringen. Sobald aber die Dressur beendigt ist, kann die Reithalfter wieder bei Seite gelegt werden.

Was die Lage des Trensengebisses im Maul des Pferdes betrifft, braucht wohl kaum hervorgehoben zu werden, daß das Mundstück weder zu hoch noch zu niedrig liegen darf. Die rechte Lage ist ungefähr 0,5 cm unterhalb der Maulwinkel des Pferdes, welche dann nicht durch das Gebiß hinaufgezogen werden.

Die Wirkung der gewöhnlichen Trensen ist so einfach, daß sie keiner eingehenderen Beschreibung bedarf. Mit der Anwendung der Stange tritt aber die Hebelwirkung ein, die kaum ohne genaue Erklärung jedem Leser verständlich sein dürfte.

Die Wirkung der Stange beruht auf mechanischen Grundsätzen, nämlich auf der Lehre vom einarmigen Hebel.

Man stelle sich einen gewöhnlichen Hebebaum vor, durch den mit verhältnismäßig geringem Kraftaufwand schwere Lasten fortgeschafft werden. Der Punkt, in welchem der Hebel festzuhalten ist, heißt Ruhepunkt, der zu bewegende Körper wird Last, das Mittel der Bewegung Kraft genannt.

Im einarmigen Hebel, wie z. B. beim Hebebaum, befindet sich der Ruhepunkt an einem Ende desselben, die Kraft am anderen und die Last zwischen beiden. Bei eintretender Wirkung der Kraft wird die Last nach jener Seite bewegt, wohin die Kraftanstrengung gerichtet ist.

Und ebenso wirkt auch die Stange auf die Laden des Pferdes. Beide Ober- und Unterbäume, fest und unbeweglich durch das Mundstück mit einander verbunden, wirken mittelst des Zügelanzugs gleichzeitig und gleichmäßig als einarmiger Hebel. Zur Feststellung des Ruhepunktes in diesem Hebel dient die Kinnkette.

Betrachtet man nun eine im Maule des Pferdes liegende Stange mit ausgelegter Kinnkette und denkt man sich die Zügel angezogen, so werden sich die Oberbäume so weit vor- und die Unterbäume so weit zurückbewegen, daß beide mit den Zügeln in eine Linie kommen. Es findet dann eine hebelartige Wirkung der Stange nicht statt.

Ist aber die Kinnkette eingelegt, so bewegen sich beim Anzuge der Zügel die

Oberbäume nur so weit vor, bis sie von der Kinnkette zurückgehalten werden. Nun tritt die Hebelwirkung der Stange ein, indem der Hebel einen Ruhepunkt, nämlich da bekommt, wo die Oberbäume in ihrer Bewegung nach vorwärts durch die Gegenwirkung der Kinnkette aufgehalten werden.

Also erst dann, wenn die Kinnkette in der Kinnkettengrube sich festsetzt, tritt die richtige Wirkung der Stange als einarmiger Hebel, nämlich der Druck des Mundstückes auf die Laden ein, wobei der Ruhepunkt in den Stangenaugen (Fig. 242 h), die Last durch das Mundstück (Fig. 242 e) auf die Laden und die Kraft durch die Zügel in die Zügelringe (Fig. 242 m) versetzt wird.

Fallen die drei Punkte: Ruhepunkt, Last und Kraft in diese Linie richtig ein, so ist die Stange auf die Linie gerichtet, wo aber nur deren zwei in die Senkrechte gefaßt werden können, ist der Unterbaum vor oder hinter der Linie, und die Stange daher fehlerhaft gerichtet. Je kürzer der Hebel, d. h. je weniger entfernt die beiden Punkte Kraft und Last von einander sind, desto schwächer ist seine Wirkung, es muß daher zur Bewältigung derselben Last mehr Kraft angewendet werden. Die Hebelkraft gewinnt also an Wirkung in demselben Maße als der Hebel länger wird.

Die Länge des Ober- und besonders des Unterbaumes hat demnach auf die Wirkung der Stange einen wesentlichen Einfluß; je länger der Unterbaum im Verhältnis zum Oberbaume ist, desto stärker wird auch die Wirkung der Stange sein.

Ein dünnes Mundstück wirkt empfindlicher auf die Laden als ein dickes, weil dieses auf einen größeren Teil der Laden wirkt.

Die leichteste Stange ist daher jene, welche ein sehr dickes Mundstück und kurze Unterbäume hat; die schärfste Stange dagegen, die welche ein sehr dünnes Mundstück und verhältnismäßig lange Unterbäume hat.

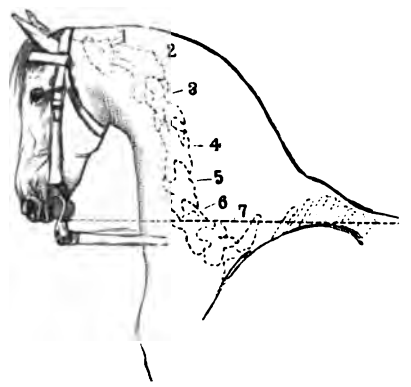
Der Druck des Gebisses auf die Laden soll bewirken, daß das Pferd den Zügelanzug befolgt, sei es, daß der Reiter mit demselben beabsichtigt, den Pferdekopf herbei zu stellen, oder nach rechts oder links abzubiegen, das Pferd zu wenden, den Gang zu verkürzen, zu arretiren oder das Zurücktreten zu veranlassen. Die Wirkung der Zügel besteht aber nicht nur in einem verstärkten Druck auf die Laden, sondern auch in einer Verminderung desselben durch Nachlassen der Zügel, wobei das Pferd durch Nachfolgen mit Kopf und Hals die Anlehnung, d. h. das sanfte Stützen der Laden auf das Gebiß, erhalten muß.

Nach den Regeln des einarmigen Hebels wirkt die Kraft am stärksten, wenn dieselbe unter einem rechten Winkel angewendet wird, daher jener Zügelanzug der kräftigste ist, welcher mit der Stangenlinie einen rechten Winkel bildet.

Als normale Kopfstellung des Pferdes wird diejenige bezeichnet, in welcher

der Kopf ſenkrecht und die Naſe in gleicher Höhe mit den Hüften (Fig. 255) und nicht über dem höchſten Punkt am Widerriſt ſteht. Bei dieſer Haltung von Kopf und Hals des Pferdes und richtiger Stellung der Hand, trifft die Stangenlinie in ſenkrechter Richtung auf die Linie des Zügels. Der Zügelanzug erfolgt alſo unter einem rechten Winkel, muß ſonach der wirkſamſte ſein, wenn das Maul des Pferdes in gleicher Höhe mit der Hüfte ſteht. Je tiefer daher der Reiter ſeine Fauſt unter die richtige Stellung bringt und je höher er die Hand hebt, deſto ſchwächer werden deſſen Zügelanzüge bei normaler Kopfſtellung des Pferdes ſein.

Fig. 255.



Normale Kopfſtellung.

Dieſe Grundſätze, welche in ebenſo deutlichen wie kurz gefaßten Worten ſämtliche Hauptpunkte der Lehre von der Stangenwirkung hervorheben, ſind dem von den Herren Georg v. Görgey und Eduard Bauer für die öſterreichiſche Kavallerie herausgegebenen „Leitfaden des Pferdeweſens“ entnommen. Ich habe denſelben auch nichts anderes hinzuzufügen, als die Hoffnung, daß es dem Leſer mit Hilfe des Vorſtehenden leicht ſein wird, das Weitere richtig aufzufaſſen.

Wir gehen nun von den Fundamentalſätzen zu den Einzelheiten der Stangenzäumung über.

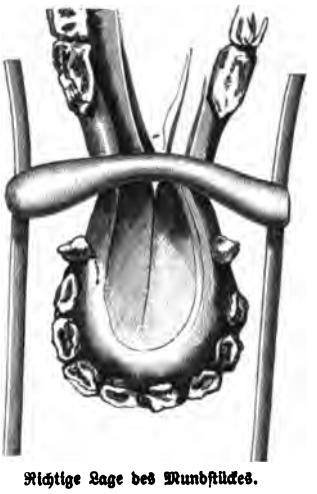
Was zuerſt die Maße für das Stangengebiß betrifft, kann als allgemeine Regel feſtgehalten werden, daß der Unterbaum doppelt ſo lang als der Oberbaum ſein ſoll, wobei zu bemerken iſt, daß dieſes Maß ohne Berückſichtigung der etwaigen Biegungen des Unterbaumes auf der geraden Stangenlinie genommen wird. Da nun aber die Länge des Oberbaumes mit der Ladenhöhe übereinſtimmen ſoll, und letztere, wie bereits erwähnt, bei den meiſten Pferden 4,5 cm beträgt, ſo wäre auch 4,5 cm für den Oberbaum und 9 cm für den Unterbaum als das richtige Maß anzuſehen. Für ſehr kleine Pferde oder Doppelponies müßte dieſes Maß jedoch etwas herabgeſetzt werden, ſo daß z. B. der Oberbaum eine Länge von 3,8 cm und der Unterbaum eine von 7,6 cm erhielte.

Nächſt den Dimenſionen der Seitenbäume haben die für die Kinnkette (Fig. 242 k) geltenden Maße die größte Bedeutung für eine rationelle Zäumung.

Die Kinnkette ſoll mitten in der Kinnkettengrube liegen und darf durchaus nicht auf die ſcharfen Knochen hinaufgleiten, die am Unterkiefer des Pferdes vorkommen.

Das einzige Mittel, der Kinnkette jede Möglichkeit zu benehmen, dem Pferde Schmerzen zu bereiten, ist das Mundstück so zu richten, daß es mitten auf den gegenüber der Kinnkettengrube gelegenen Teil der Lade zu liegen kommt (Fig. 256). Die alte, in den meisten Handbüchern wiederholte Regel, daß das Mundstück der Stange ungefähr eine Daumenbreite ober den Hakenzähnen liegen soll, läßt manches an Deutlichkeit zu wünschen übrig, denn einerseits sitzen die Hakenzähne bei einigen Pferden höher und bei anderen niedriger, andererseits entspricht die Lage dieser Zähne in dem Oberkiefer nicht immer derjenigen im Unterkiefer; von dem Umstand gar nicht zu reden, daß die meisten Stuten gar keine Hakenzähne besitzen.

Fig. 256.



Richtige Lage des Mundstückes.

Es hält schwer, das Maß für die rechte Länge der Kinnkette in Centimetern anzugeben. Dieses Maß muß nämlich stets in einem gewissen Verhältnis zur Maulbreite und Ladenhöhe stehen. Aber obgleich letztere als ziemlich gleichmäßig angesehen werden kann, ist erstere sehr verschieden.

Wenn das Mundstück genau dieselbe Breite wie das Maul des Pferdes hat, so übt die Kinnkette einen gleichmäßigen Druck auf die ganze Kinnkettengrube aus. Ist dagegen die Stange zu breit, so gleitet die Kinnkette nach rechts und links und beträgt der Unterschied im Breitemaß bis zu $1^1/_2$ und $2^1/_2$ cm, so drückt die Kette nur an einzelnen Stellen, wodurch schmerzhafte Wunden hervorgerufen werden können, obgleich die Kinnkette dann eigentlich länger ist, als sie es von rechtswegen sein sollte.

Ich rate deshalb dem Leser sich an die Regel zu halten, daß $^1/_4$mal die Maulbreite die Länge der Kinnkette ohne Haken und $1^1/_2$mal die Maulbreite die Länge der Kette mit Haken gibt.

Besagte Haken (Fig. 242 i) spielen eine keineswegs unbedeutende Rolle bei der Zäumung. In früheren Zeiten war es allgemein üblich, den Haken auf der linken Seite nie auszuhaken, sondern die erforderlichen Veränderungen in der Lage der Kinnkette nur mit dem, eine etwas abweichende Form aufweisenden Haken an der rechten Seite des Mundstückes vorzunehmen. Nunmehr pflegt man doch beiden Haken genau dieselbe Form zu geben, was unbedingt als ein Fortschritt anzusehen ist. Die rechte Länge für die Haken ist $^3/_4$ des Oberbaumes. Das oben angegebene Maß für die Länge der Kinnkette gilt für den Teil der Kette, der wirklich

zwiſchen den beiden Haken in Anwendung kommt. Gewöhnlich rechnet man jedoch ein Reſerveglied auf der rechten und zwei auf der linken Seite.

Die Kinnkette ſoll möglichſt breit ſein, darf aber dennoch nicht die Grube gänzlich ausfüllen, denn in dieſem Falle würde ſie bei dem geringſten Zügelanzug in unſanfte Berührung mit den eckigen Knochen am Unterkiefer geraten. Bei einer guten Kinnkette ſind die einzelnen Glieder ſo flach, daß ſie nirgends auf einzelne Punkte in der Grube drücken können. Muß man aber wegen der ſcharfen, engen Beſchaffenheit der Grube notwendig eine ſchmale Kinnkette anwenden, ſo empfiehlt es ſich, dieſelbe mit einem Stück weichen Leder oder Tuch zu überziehen, das nach jedesmaligem Gebrauch entfernt werden kann. Ein beſtimmtes Maß für die Breite der Kinnkette anzugeben, iſt nicht thunlich. Ich glaube jedoch, daß eine Breite von 2 cm in den meiſten Fällen entſprechen wird.

Es erübrigt jetzt noch, uns mit dem Mundſtück zu beſchäftigen.

Die erſte Hauptregel, die wir uns mit Hinſicht auf dieſen Teil des Gebiſſes vor Augen zu halten haben, iſt, daß das Mundſtück ſo breit ſein ſoll, daß es, in das Maul des Pferdes gelegt, mit den Zapfen dicht an die äußere Seite der Lippen anſchließt, ohne dieſe zu quetſchen oder im Maul hin und her zu gleiten. Erſteres wird aber eintreten, wenn die Stange zu breit, und letzteres, wenn ſie zu eng ſein ſollte.

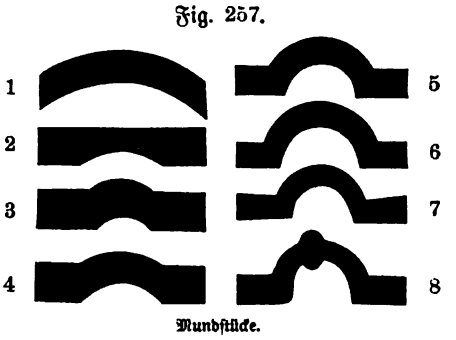
Wie bereits hervorgehoben worden, iſt die relative Härte oder Weiche des Maules, inſofern dieſelbe auf der anatomiſchen Bildung dieſes Organs beruht, eine Folge des größeren oder geringeren Umfanges der Zunge und der mehr oder weniger bedeutenden Empfindlichkeit der Laden. Die weiche fleiſchige Zunge iſt natürlich weit weniger empfindlich als die knochigen Laden und muß deshalb ein gerades dickes Mundſtück ohne Gelenk, welches nur auf der Zunge des Pferdes ruht, das denkbar mildeſte Gebiß ſein. Wenn wir dagegen mittelſt eines Galgen (Fig. 242 f g) den Druck von der Zunge auf die Laden überführen, ſo wird die Wirkung des Gebiſſes bedeutend verſchärft. Die große Kunſt in der Zäumung liegt nun eben darin, beſtimmen zu können, wieviel von dem Druck die Zunge und wieviel die Laden zu treffen hat.

Eine notwendige Vorausſetzung hierbei iſt jedoch, daß das Gebiß ruhig im Maule liegt, und dies iſt wieder nur dann möglich, wenn es genau dieſelbe Breite wie das Maul hat. Es iſt nämlich offenbar, daß es nur eines geringen Zügelanzuges bedarf, um das Gebiß aus ſeiner Lage zu bringen, falls dasſelbe zu breit ſein ſollte. Der Galgen wird dann entweder ober den Laden zu liegen kommen, in welchem Fall der ganze Druck auf die Zunge geworfen wird, oder auch werden ſeine Ecken in die Zunge gepreßt und ſo dem Pferde große Schmerzen verurſacht.

Ist dagegen das Mundstück zu eng, so werden die Lippen über die Laden gequetscht, das Mundstück ruht dann mehr oder weniger auf diese letzteren und die Grundbedingungen einer richtigen Wirkung des Gebisses sind aufgehoben.

Nicht weniger wichtig ist es, daß der Galgen genau dieselbe Weite wie der Zungenkanal hat, denn im entgegengesetzten Falle ist es unvermeidlich, daß er die Grenzen des für die übrigen Bestandteile des Mundstückes bestimmten Gebietes überschreitet, oder auch der Zunge keine genügende Freiheit läßt. In beiden diesen Fällen bekommen wir es mit den Umständen zu thun, die weiter oben näher bezeichnet worden sind. Da nun aber, wie wir gesehen, die gewöhnliche Breite des Zungenkanals $^3/_4$ der Ladenhöhe beträgt, und letztere meistens 4,5 cm mißt, so würden 3,4 cm als das Maximum bezeichnet werden können, welches die Weite des Galgens nicht überschreiten dürfte.

Fig. 257.



Mundstücke.

Ein bestimmtes Maß für die Galgenhöhe anzugeben, ist natürlich nicht möglich, denn gar zu zahlreich und verschiedenartig sind die Faktoren, die hierauf einwirken, wie z. B. die Dicke der Zunge, die Empfindlichkeit der Laden, das Temperament des Pferdes, die Hand des Reiters u. s. w.

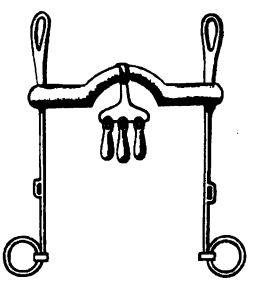
Fig. 257 zeigt eine Anzahl Mundstücke moderner Form, von der leichtesten, das beinahe ausschließlich auf der Zunge ruht, bis zu der schärfsten, deren Galgen eine Höhe von 3,4 cm hat.

Ein flüchtiger Blick auf diese Abbildungen lehrt, daß die Dicke des Mundstückes ebenfalls eine wichtige Rolle bei der Zäumung spielt. Als allgemeine Regel gilt, daß je dicker das Mundstück ist, desto milder gestaltet sich dessen Einwirkung auf die Laden. Hieraus ergibt sich, daß die Mundstücke Nro. 2, 3 und 4 in Fig. 257 zu den leichten zählen, wohingegen Nro. 5, 6 und 7 scharf genannt werden müssen. Nro. 1 ist allerdings auch ein leichtes Gebiß, aber da es infolge seiner gebogenen Form das ganze Gewicht auf die Zunge wirft, ist es dennoch wenig zu empfehlen, denn wird die Kinnkette mit einem solchen Gebiß nur einigermaßen fest eingelegt, so trifft die Zunge ein so starker Druck, daß der dadurch hervorgerufene Schmerz dem Pferde unerträglich werden muß. Außerdem liegt dieses Gebiß nie recht ruhig im Maul des Pferdes.

Die mit Anhängsel versehenen Mundstücke (Fig. 258) haben den Zweck, das Pferd davon abzuhalten, das Gebiß mit den Zähnen zu erfassen, und so die Hebel-

wirkung desſelben aufzuheben. Außerdem erweiſen ſich dieſe Anhängſel ſehr nützlich für ſogenannte tote Mäuler, indem ſie das Pferd dazu veranlaſſen, ſich abzukauen. Derſelbe Zweck wird mit den Pumpgebiſſen (Fig. 259 und 260) verfolgt, deren Mundſtücke an den Seitenſtangen auf- und abgleiten. Gegen dieſe Gebiſſe kann

Fig. 258.



Kandare mit Anhängſel.

Fig. 259.

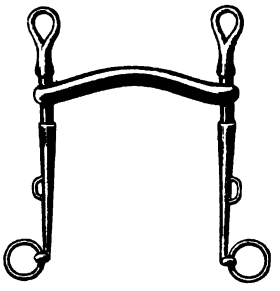
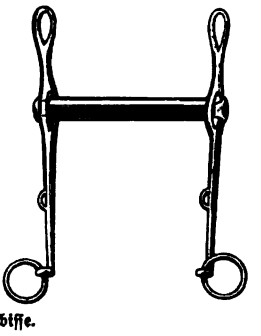


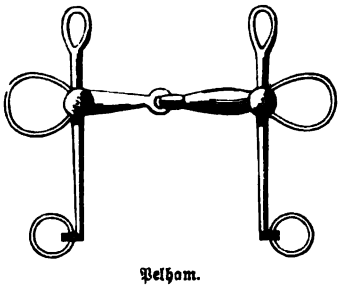
Fig. 260



Pumpgebiſſe.

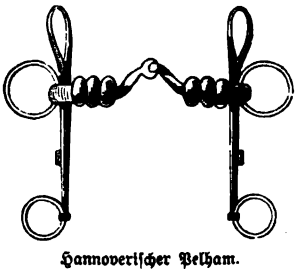
jedoch eingewendet werden, daß ſie ihre rechte Lage im Maule des Pferdes nur bei angezogenen Zügeln beibehalten, wohingegen ſie an die Hakenzähne anſchlagen, ſobald die Zügel nachgelaſſen werden. Es iſt daher mit Schwierigkeit verknüpft, ein ſolches Gebiß korrekt einzuſchnallen. Dieſe Anmerkung fällt aber bei Stuten

Fig. 261.



Pelham.

Fig. 262.



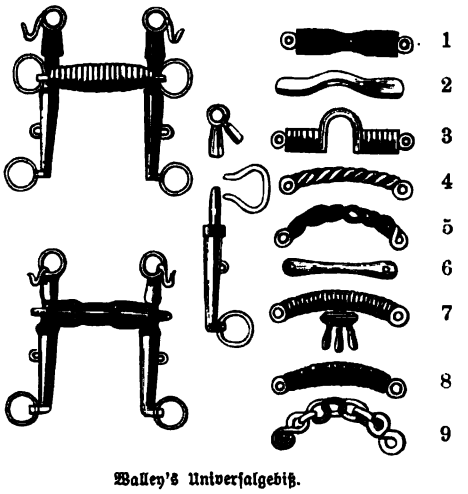
Hannoverſcher Pelham.

gänzlich weg, und iſt es außerdem eine unbeſtrittene Erfahrung, daß manches Pferd, welches mit anderen Gebiſſen ſchwer zu halten war, dem Pumpgebiſſe willig Folge geleiſtet.

Wir kommen nun zu den Gebiſſen mit gebrochenen Mundſtücken. Am bekannteſten unter dieſen iſt der ſogenannte Pelham, ein Mittelding zwiſchen Trenſe und Stange (Fig. 261). Das wichtigſte Argument, das von den Anhängern des Pelhams geltend gemacht wird, iſt, daß demſelben durch die oberen Zügel die

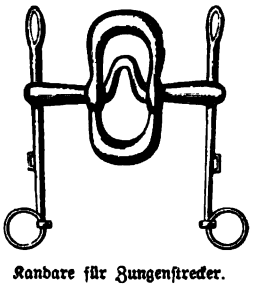
Wirkung einer Trense und durch die unteren diejenige einer Stange verliehen wird. Hiergegen kann jedoch mit Fug eingewendet werden, daß letztere Wirkung beim Pelham mit derjenigen einer Zange zu vergleichen ist, und daß die Kinnkette eines Pelhams immer auf die empfindlichsten Teile des Unterkiefers hinaufgleitet. Viele erfahrene Reiter, unter ihnen die mehrfach von mir zitierten englischen Schriftsteller Harry Hieover und Whyte Melville, halten indessen sehr viel von dem Pelham, den sie als ein außerordentlich wirksames Gebiß für „Puller" (Pferde, die scharf ins Gebiß gehen) preisen.

Fig. 263.



Walley's Universalgebiß.

Fig. 264.



Kandare für Zungenstrecker.

Der hannoversche Pelham (Fig. 262) ist eine verschärfte Form der in Rede stehenden Gebißart. Derselbe wird auch infolgedessen von vielen Reitern mit Vorliebe für hartmäulige Pferde gebraucht. Sowohl der gewöhnliche, als noch mehr der hannoversche Pelham veranlassen das Pferd, den Kopf tiefer als sonst zu tragen. Man legt ihn deshalb gerne solchen Pferden auf, welche die Angewohnheit haben, mit gen Himmel gestreckter Nase zu gehen, sogenannte Sterngucker.

Bei dieser Gelegenheit will ich auch „Walley's Universal-Pelham- oder Stangengebiß" hier einen Platz einräumen. Wie aus Fig. 263 ersichtlich, ist dieses Gebiß so konstruiert, daß es auseinander genommen und je nach Bedarf oder Geschmack mit neun verschiedenen Mundstücken versehen werden kann. Da aber alle hauptsächlichen Maße bei Walley's Gebiß unverändert bleiben, erscheint mir die Benennung „Universalgebiß" trotz der neun Mundstücke etwas gewagt.

Zungenstrecker werden vielfach mit einer Stange der in Fig. 264 abgebildeten Konstruktion aufgezäumt. Auch die Gummi- und Strickgebisse würden in solchen Fällen zu berücksichtigen sein. Unfehlbar sind diese Hilfsmittel jedoch nicht; dies gilt auch von den Doppelgebissen, bei denen die Zunge zwischen beiden Gebissen liegt. Manche Pferde spielen nämlich so lange mit der Zunge, bis sie diese unter das Gebiß bekommen und dann wieder nach Herzenslust herausstrecken können. Es wird deshalb oft nichts anderes übrig bleiben, als die Zunge anzubinden. Dies darf jedoch nie mit einem Bindfaden, einer Darmseite u. dergl. geschehen, sondern muß mit einem nicht zu schmalen Gummiband bewerkstelligt werden. Das Gummiband wird zu einer um die Zunge zu schiebenden Doppelschlinge geformt und die Bandenden an die Seitenstange des Gebisses umgerollt und festgenäht. Selbstverständlich muß die Schlinge so locker um die Zunge liegen, als sich nur irgend mit dem angestrebten Zweck verträgt. Bei linksseitigen Zungenstreckern werden die Bandenden links an der Gebißstange, bei rechtsseitigen rechts befestigt. Derselbe Zweck läßt sich übrigens mit dem sogenannten Zungennetz (Fig. 265) erreichen, das dem Pferde über die Zunge gezogen und an der Kinnkette angebunden wird.

Fig. 265.

Zungennetz.

Ein weiterer Umstand, der bei der Stangenzäumung zu berücksichtigen bleibt, ist, daß bei manchen, besonders bei weniger edlen Pferden, die unmittelbar über den Oberbäumen der Stange gelegenen Backenknochen ein wenig hervorstehen. Bei einer solchen Kopfform kann aber das Mundstück auch bei richtiger Breite den zum Einschnallen der Backenstücke dienenden Augen nicht den nötigen Spielraum gewähren, und wäre es also leicht möglich, daß dieser Umstand Anlaß zu Reib- oder Quetschwunden geben könnte. Dem Pferde in solchen Fällen ein breiteres Mundstück in das Maul zu legen, wäre entschieden ein Mißgriff, denn was so auf der einen Seite verbessert würde, müßte auf der anderen noch größere Übelstände hervorrufen. Dagegen kann es als ganz empfehlenswert bezeichnet werden, entweder etwas nach auswärts gebogene Oberbäume, oder auch ein Gebiß mit beweglichen Augen anzuwenden.

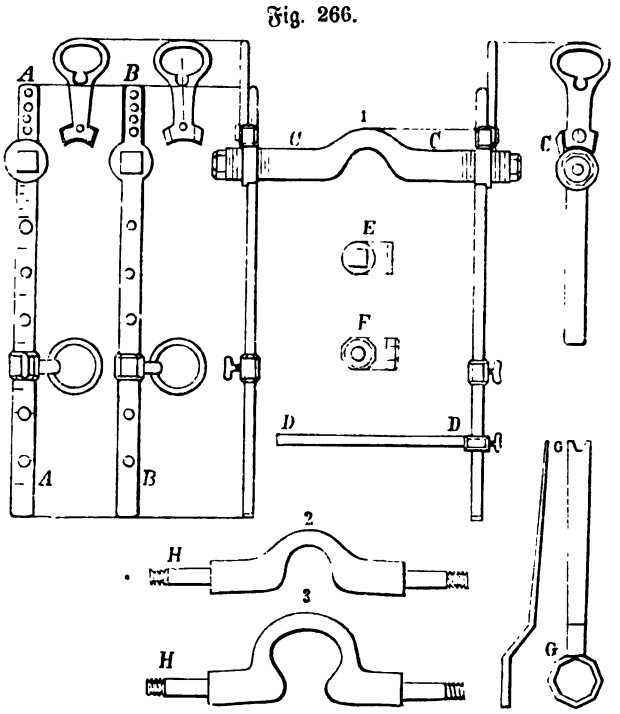
Auch der Unterlegtrense ist die nötige Aufmerksamkeit zu schenken. Diese soll ober dem Mundstücke und der Zunge so liegen, daß sie die Maulwinkel leicht berührt, ohne dieselben hinaufzuziehen. Hängt die Trense zu tief, so kann sie sich unter das Stangenmundstück schieben und die Anlehnung beeinträchtigen. Im allgemeinen sind die Unterlegtrensen zu lang und zu dick.

Obgleich ich im vorhergehenden die Maße angegeben habe, welche von ent-

ſcheidender Bedeutung für die Zäumung ſind, erübrigt mir noch zu erklären, wie dieſelben am leichteſten feſtgeſtellt werden können.

Das bekannteſte Hilfsmittel hierzu iſt noch immer die vor vielen Jahren vom Stallmeiſter Clatte in Berlin erfundene Probirſtange. Wie Fig. 266 zeigt, beſteht die Probirſtange aus einer Anzahl loſer Mundſtücke HH, welche eines nach dem anderen an den Seitenbäumen der Stange befeſtigt werden können.

Fig. 266.



Clatkes Probirſtange.

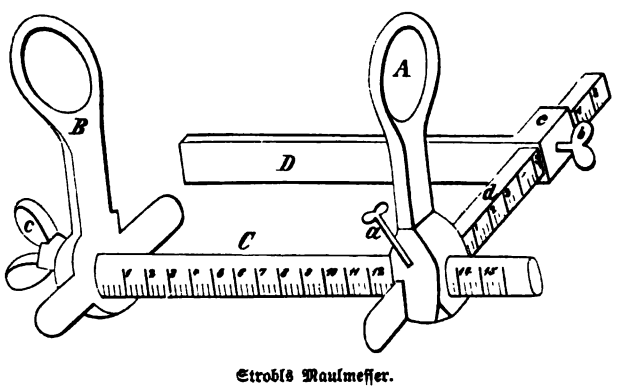
A A äußere und B B innere Seitenanſicht; C C vordere Anſicht; D D Schuber zum Meſſen der Ladenhöhe; E Einlagplattel, um dem Gebiß eine beliebige Breite zu geben; F Stangenkopfmutter; G G Schraubenſchlüſſel mit oberer und Seitenanſicht; H noch zwei Gebiſſe mit verſchiedener Zungenfreiheit.

Die erforderliche Breite wird durch Anbringen oder Entfernen kleiner Platten E gewonnen. Die Ober- und Unterbäume können dagegen mittelſt der an den ſogen. Augen- oder Zügelringen angebrachten Schrauben nach Belieben verkürzt oder verlängert werden. Wenn auf dieſe Art alles nach Vorſchrift gerichtet worden, ſo wird die Probirſtange in das Kopfgeſtell geſchnallt, die Trenſe eingelegt und die Kinnkette feſtgehakt. Der Reiter ſitzt dann auf, um die Zäumung einer letzten praktiſchen Probe zu unterziehen.

Der berühmte Schulreiter Weyrother in Wien hat eine ähnliche Vorrichtung (einen sogenannten Maulmesser) erfunden; aber da der Gebrauch dieses Instruments eine gewisse Fertigkeit voraussetzt, dürfte Clattes Probierstange und vor allen der neuerfundene Maulmesser des Herrn k. k. Dragoner-Oberlieutenants R. v. Strobl für praktische Zwecke vorzuziehen sein.

Letzterer Apparat besteht aus 7 Teilen und zwar aus 2 winkelartigen Seitenteilen (Fig. 267 *A B*), dem mit Centimetereinteilung versehenen Mundstück (*C*), einem diesem parallel laufenden Querarm, auch Ladenstück genannt (*D*), 2 Stellschrauben (*a b*) und einer Schraubenmutter (*c*).

Fig. 267.



Strobls Maulmesser.

Der linke Seitenarm (*B*) hat eine viereckige Durchbrechung, durch welche der mit einem Schraubenkopf versehene Zapfen des Mundstückes reicht. Zur Befestigung des letzteren an dem Seitenarm dient die Schraubenmutter (*c*).

Der echte Seitenarm besitzt eine ovale Öffnung zum Durchlaß des ebenso geformten Mundstückes, welches mittelst einer an der Wulst befindlichen Schraube der Mundstückstellschraube (Fig. 267 *a*) fixirt wird; außerdem befindet sich an diesem Seitenteil noch ein nach rückwärts stehender Arm, Ladenarm genannt (Fig. 267 *d*), welcher ebenfalls mit einer Meßeinteilung versehen ist und das mit der Ladenschraube (Fig. 267 *b*) fixirbare Ladenstück (Fig. 267 *D*) besitzt.

Zum Gebrauche wird der zusammengesetzte Meßapparat (siehe Fig. 267), nachdem derselbe auf die größte Maulbreite und ebensolche Ladenhöhe gestellt wurde, in das Hauptgestell eines Zaumes eingeschnallt und das Pferd hiermit aufgezäumt, wobei zu beachten ist, daß das Mundstück genau auf jener Stelle die Laden berührt, an welcher auch die Ballen der Stange zu stehen kommen sollen.

Präzisiren wir diese Stelle, so ergibt sich der Punkt, welcher gerade gegen-

über der Kinnkettengrube liegt, als der richtigste, welchen auch Oeynhausen in seiner Zäumungslehre stets angenommen wissen will; die Angabe 1/4 Zoll oder eine Daumenbreite über den Hakenzähnen (bei Stuten auf der entsprechenden Stelle) ist, wie bereits erwähnt, variabel und daher nicht so korrekt als obige.

Nachdem das Mundstück durch eventuelles kürzer oder länger schnallen des Kopfgestells die richtige Lage erhalten, tritt man gerade vor das Pferd und stellt das Mundstück horizontal; nun ergreift die linke Hand den linken Seitenteil und bringt denselben in Berührung mit den Lefzen, worauf die rechte Hand dasselbe mit dem rechten Seitenteil ausführt, nachdem die Mundstückstellschraube gelüftet wurde.

Fig. 268.

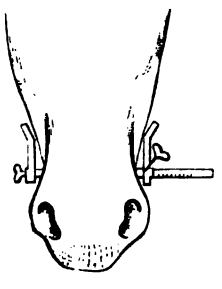


Fig. 269.

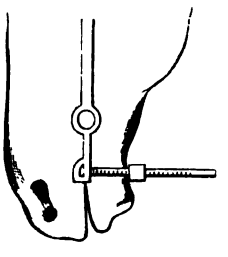
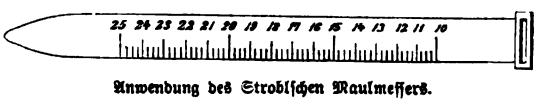


Fig. 270.



Anwendung des Stroblschen Maulmessers.

Wenn beide Seitenarme die Lippen gleichmäßig berühren, wird die Stellschraube angezogen und dadurch die Maulbreite fixirt (Fig. 268).

Zur Bestimmung der Ladenhöhe bleibt man vor dem Pferdekopfe stehen, läßt durch einen Gehilfen die Zunge auf der rechten Seite des Pferdes herausnehmen und so erhalten, was sich wohl jedes Pferd bei einem nicht zu rüden Vorgehen gefallen läßt.

Nun stützt man den Daumen der linken Hand auf den Oberbaum und faßt mit dem Zeige- und Mittelfinger das Ende des Ladenstückes, das Analoge führt die rechte Hand aus, indem sie mit Zeige- und Mittelfinger den Durchlaßkopf (Fig. 267 *e*) des Ladenstückes ergreift, worauf beide Hände letzteres gleichmäßig gegen die Kinnkettengrube schieben und in leichte Anlehnung mit derselben bringen (Fig. 269). Die linke Hand erhält das Ladenstück in dieser Lage, während die rechte die Stellschraube anzieht, wodurch die Ladenhöhe fixirt wird; jetzt entfernt

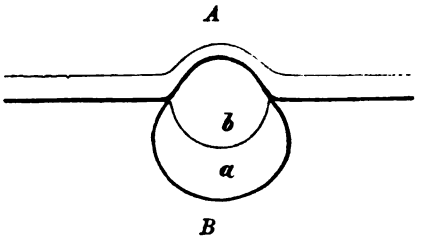
man die Schraubenmutter, zieht den linken Seitenteil vom Mundstück ab und nimmt den Apparat nach rechts aus dem Pferdemaule.

Die nun abzusehende Maulbreite und Ladenhöhe wird notirt.

Zur Erlangung von Höhe und Breite der Zungenfreiheit bedient man sich des beigegebenen, mit Centimetereinteilung versehenen Bändchens (Fig. 270).

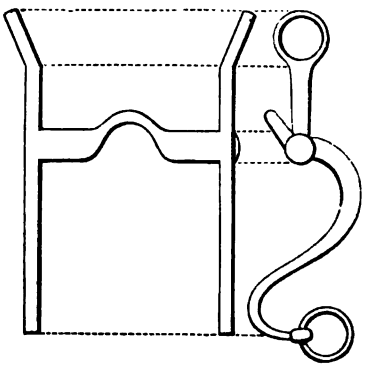
Selbes besitzt an dem einen Ende ein Öhr und ist am anderen Ende behufs bequemeren Durchsteckens durch dieses zugespitzt. Beim Gebrauche wird dieses Ende derartig durch das Öhr gesteckt, daß die Meßeinteilung nach auswärts kommt und das Bändchen eine Schlinge bildet, in welche die Zunge des Pferdes gesteckt wird,

Fig. 271.



a Querschnitt des Unterkiefers. b Zungenkanal.

Fig. 272.



Zungenfreiheit.

und nachdem das Band durch Anzug des freien Endes in gleichmäßige Berührung mit derselben gebracht wurde, wird der Umfang der Zunge abgelesen.

Die erhaltene Zahl durch 3 . 2 (abgerundete Ludolffsche Zahl) dividirt, gibt die Breite, diese halbiert die Höhe der Zungenfreiheit.

Man könnte einwenden, daß der Zungenquerschnitt nicht kreisrund, sondern oval sei und daher obige Angabe nicht korrekt; darauf wäre zu erwidern, daß die Zunge nicht zwischen den Laden sitzt, sondern dieselben überdeckt, und wenn man die Stange in Wirkung bringt, die Ballen derselben diesen überdeckenden Teil der Zunge nach einwärts drücken, welch' verdrängte Masse sich nach oben (in die Höhe der Zungenfreiheit) Platz macht, und nun wird die Zunge eine annähernd kreisförmige Gestalt besitzen.

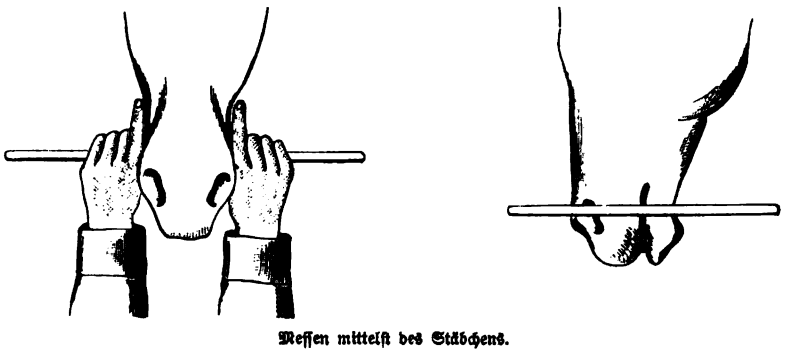
Die Breite der Zungenfreiheit ist von großer Wichtigkeit, da es von derselben abhängt, ob die Ballen der Stange (Fig. 271 *A*) oder die Kanten der Zungenfreiheit (Fig. 271 *B*) auf den Laden ruhen, welch' letzteres zu sehr schmerz-

hafter Einwirkung Anlaß gibt und eine richtige Anlehnung illusorisch macht, da bei dem geringsten stärkeren Anzug des einen Zügels die gleichseitige Kante der Zungenfreiheit auswärts des Ladens kommt, während auf dem anderen Laden der Ballen aufruht.

Pferden mit sehr fleischigen (dicken) Zungen gebe man lieber eine etwas höhere als breitere Zungenfreiheit.

Zur Kontrolle nimmt man noch einmal alle Maße ab und vergleicht sie mit dem ersten Ergebnis.

Fig. 273. Fig. 274.



Messen mittelst des Stäbchens.

Ein viertes, jedoch nicht so zuverlässiges Mittel, sich die notwendigsten Maße des Pferdemaules zu verschaffen, ist folgendes: Man nimmt ein 1,5 cm breites und 20 cm langes Stäbchen aus sehr weichem Holz und legt dasselbe der Kinnkettengrube gerade gegenüber auf die Zunge der Pferdes, also genau auf den Platz, den das Mundstück einnehmen soll. Das eine Ende des Stäbchen wird mit der linken Hand festgehalten, während man mit dem Daumennagel der rechten Hand die Maulbreite dicht an den Lippen auf dem Stäbchen markirt, ohne daß die Lippen des Pferdes hierbei nach ein- oder rückwärts gepreßt werden dürfen (Fig. 273). Darauf mißt man die Ladenhöhe, indem man den linken Zeigefinger unter der Zunge und der Kinnkettengrube gegenüber auf die Laden legt. Gegen diesen Finger wird nun das Stäbchen gestützt, während die rechte Hand die untere Seite des Unterkiefers in der Kinnkettengrube mißt (Fig. 274). Mit dem so erhaltenen Maße kann auch die Breite des Zungenkanales bestimmt werden, denn diese beträgt, wie wir früher gesehen, $^3/_4$ der Ladenhöhe.

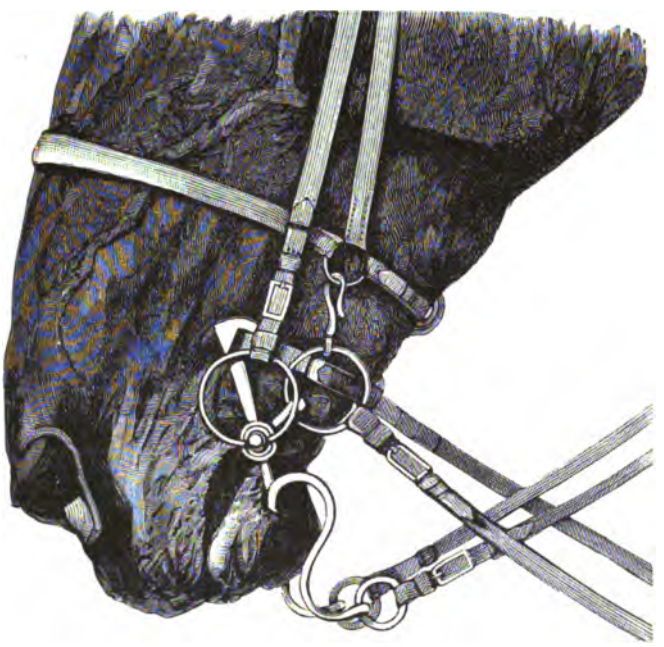
Bevor ich das Kapitel von der Theorie der Zäumungslehre abschließe, glaube ich noch einiger Versuche Erwähnung thun zu müssen, mit denen eine Verbesserung

der gebräuchlichen Zäumungsmethode angeſtrebt und teilweiſe auch faktiſch erreicht worden iſt.

Einen hervorragenden Platz unter dieſen Erfindungen nimmt die Schönbeckſche Stange ohne Kinnkette ein (Fig. 275).

Das Mundſtück genannter Stange beſteht aus einem hohlen Stahlrohr ohne Zungenfreiheit. Die Seitenbäume ſind entweder gerade oder auch haben ſie die

Fig. 275.



Schönbeck'ſche Kandare.

bekannte S-Form. Das Verhältnis der Ober- zu den Unterbäumen wechſelt zwiſchen 2 : 5, 1 : 2 und 2 : 3. Der Oberbaum hat eine Länge von 8 cm und iſt an ſeinem oberen Ende mit einem ſchräg nach rückwärts gerichteten, länglichen Auge verſehen, durch welches der Kinnriemen gezogen wird, den Herr Major Schönbeck ſtatt der Kinnkette anwendet. Die Trenſe wird mittelſt eines Federhakens in einen eigens zu dieſem Zweck an dem Naſenriemen angebrachten Ring eingehakt.

Die praktiſchen Vorteile der Schönbeckſchen Zäumung ſind:

daß das Pferd nicht durch die Kinnkette oder die Kinnkettenhaken verwundet werden kann;

daß die Seitenbäume der Stange nie „durchfallen“ — was mit „durch-

fallen“ gemeint wird, zeigt Fig. 236 — oder sich festsetzen (strotzen) können (Fig. 277);

daß die Wirkung des Mundstückes immer gegen diejenige des Kinnriemens überwiegen muß, und schließlich daß diese Wirkung eine außerordentlich milde ist.

So weit die Vorzüge genannter Zäumung. Als Nachteile stehen denselben gegenüber:

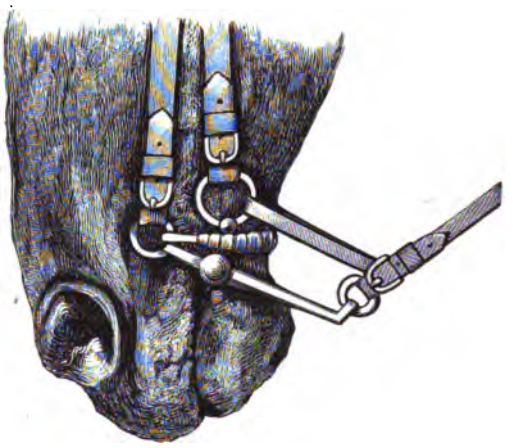
daß der Druck des schmalen Kinnriemens nicht so unbedeutend sein kann, wie behauptet wird;

daß dieser Druck bei Verstärkung des Zügelanzuges gegen den oberen Rand des Riemens vorrückt, und

daß infolge der völligen Freiheit der Oberbäume nach rückwärts ein Umkippen der Stange bei Pferden, die heftig mit dem Kopfe schleudern, nicht unbedingt ausgeschlossen ist. *

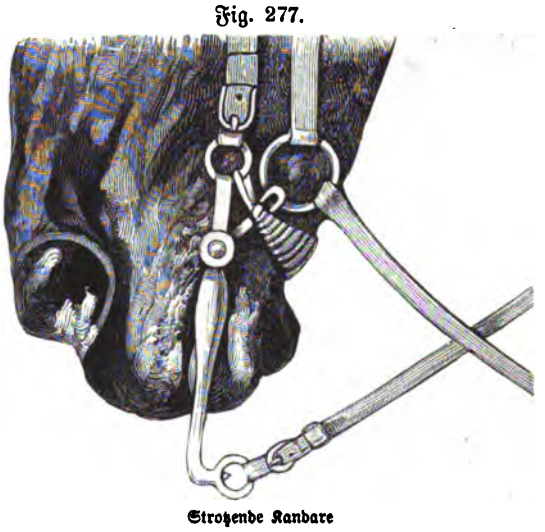
Jedenfalls sind aber die Vorzüge so schwerwiegender Art, daß es sehr wünschenswert wäre, wenn gebildete und erfahrene Reiter sich veranlaßt fühlen würden, der Schönbeckschen Zäumung ohne Kinnkette größere Beachtung als bisher zu schenken. Die hier beschriebene Stange ist patentirt und vom Hofsporer J. Langen-

Fig. 276.



Durchfallende Kandare.

Fig. 277.

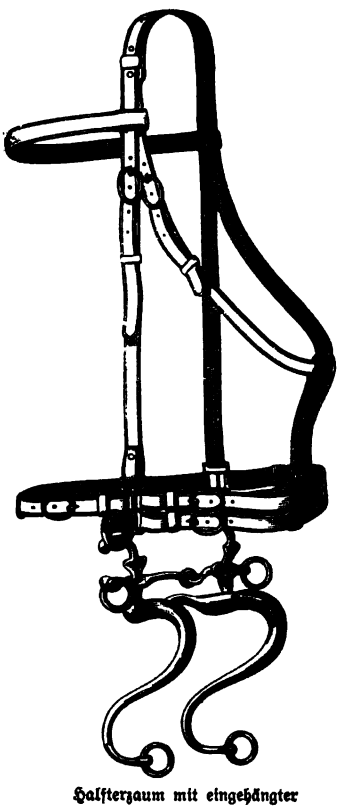


Strotzende Kandare

* Neuerdings hat der Erfinder die Trense ganz fortgelassen und das Stangenmundstück durch zwei in die Ringkloben desselben eingeschnallte Zügel zur direkten trensenartigen Wirkung eingerichtet. Außerdem wird der Kinnriemen jetzt durch die 2,5 Centimeter breite, mit 2 Häkchen an den Oberbäumen befestigte Stahlschlaufe gezogen und dem Umkippen der Stange durch sogen. Schaumkettchen vorgebeugt.

hagen, Berlin, Marienstraße 9, zu beziehen. Jedem, der sich näher über diese Zäumung belehren will, sei außerdem die von Major Schönbeck verfaßte, bei Mittler & Sohn in Berlin erschienene Broschüre „Die Zäumung des Pferdes in Theorie und Praxis" aufs angelegentlichste empfohlen.

Fig. 278.



Halfterzaum mit eingehängter Spohr-S-Kandare.

Einen noch entschiedeneren Fortschritt in der Konstruktion des Reitzaumes, resp. des Gebisses, repräsentirt Oberstlieutenant Spohrs Universal-(Halfter-) Zaum mit eingehängter Patentkandare (Fig. 278).

Die in Fig. 278 dargestellte ursprüngliche Form des Spohrschen Zaumes ist indessen in neuester Zeit mehreren sehr beträchtlichen Veränderungen unterzogen worden. Zunächst hat der Erfinder das höchst originelle System des auf die Oberbäume der Kandare aufgezogenen Trensengebisses gänzlich fallen gelassen. Wie aus Fig. 279 und 280 zu entnehmen ist, hat die neuartige zum Spohrschen Halfterzaum verwendete S-Ringkandare doppelt so lange Unter- wie Oberbäume und das Rosenbergsche Mundstück. Die Oberbäume enden in einem halbkreisförmigen Haken von 12 mm Durchmesser im Lichten. Den Hals der Ringträger (Fig. 281 und 282), in welche die Kandare eingehängt wird, umschließt ein 9 mm breiter Schließring, der zwei Einschnitte von 4 mm Höhe besitzt. In der geöffneten Stellung (Fig. 282) stimmen diese Einschnitte mit dem Schlitz im Halse des Ringträgers überein und lassen daher die Nase der Kandarenhaken frei ein- und austreten. Dreht man den Schließring nahezu um einen Halbkreis, wie dies zum Einhängen des Kinnriemens bezw. der Kinnkette erforderlich ist (s. Fig. 283), so wird der Schlitz im Halse des Ringträgers durch die vollen Teile des Schließringes geschlossen, die Kandare gegen freiwilliges Aushängen gesichert. — Da diese Sicherung stets erfolgen muß, um die Kinnriemen bezw. Kinnkette einhängen zu können, so kann ein Versehen in dieser Beziehung nicht mehr stattfinden.

Ober- und Unterbäume sind hinten durch halbmondförmige Ringstege verbunden, innerhalb deren sich die durch sie hindurchgezogene Unterlegetrense bewegt.

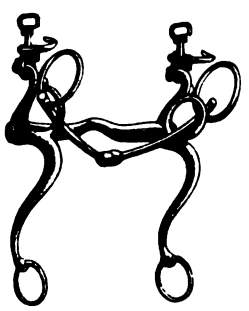
Die letztere hat die vorschriftsmäßige Form, ihre Ringe sind etwas größer als die Halbmondringe der Kandare. Die S-förmigen Unterbäume der letzteren sind

Fig. 279.

S-Ringkandare im Halfterzaum.

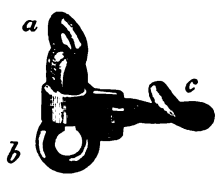
mit dem vorderen Teile des unteren Bogens um 35 mm hinter eine, durch die Mitte der Haken und die Gebißachse gedachte Senkrechte zurückgezogen. Hierdurch

Fig. 280.



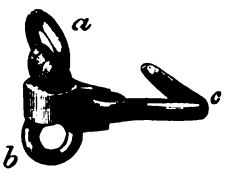
Spohrsche Ringkandare mit Ringträgern zum Aus- und Einhängen in jeden Zaum eingerichtet.

Fig. 281.



Linker Ringträger geschlossen von hinten links gesehen. Maßstab 1 : 2.

Fig. 282.



Rechter Ringträger geöffnet, von hinten links gesehen. Maßstab 1 : 2.

a. Schließring, b. Tragering, c. Kinnkettenhaken.

Fig. 283.

Kinnriemen mit Knopfschlaufe (von hinten gesehen).

soll auch den geübtesten Balkenfängern das Erfassen der Unterbäume unmöglich gemacht sein, zumal durch die Rückbiegung der Oberbäume um einen Winkel von

15 Grad die Kandare beim Zügelanzuge mindestens diesen Winkel, selbst bei festanliegender Kinnkette, annimmt.

Zum Spohrschen Halfterzaume kann sowohl eine gewöhnliche Kinnkette, wie auch ein Kinnriemen (Fig. 283) verwendet werden. Ob man den letzteren oder die Kinnkette vorziehen soll, hängt von der Empfindlichkeit und dem Gebäude des Pferdes ab. Empfindliche Tiere oder solche, die im Genick, im Rücken, in den Gamaschen, Flanken u. s. w. dem Reiter Schwierigkeiten bereiten, sollten stets mit dem Riemen geritten werden. 95 Prozent aller Reitpferde gehen besser auf Kinnriemen und nur völlig durchgerittene Pferde werden auf Kinnkette vielleicht mehr Gehorsam und Schwung zeigen.

Das Auf- und Abzäumen wird folgendermaßen bewerkstelligt.

Abzäumen: Zuerst werden die Knebel der Trensenkettchen, wie bei der jetzigen Dienstkandare, an beiden Seiten aus den Lederösen und den Halfterschaken gelöst.

Dann wird der Kinnriemen (Kinnkette) an der linken Seite ausgehängt, der Schließring des Ringträgers in die geöffnete Stellung (Fig. 282) gedreht und der Kinnriemen wieder eingehängt. Dasselbe geschieht darauf an der rechten Seite.

Nun wird die Kandare an den Unterbäumen gefaßt und durch Rückwärtsdrehung der Oberbäume diese mit der Nase der Haken durch den Schlitz gedrückt, die Kandare mit Trense aus dem Maule des Pferdes und der Zügel vom Halse herabgenommen.

Wie man sieht, kann das Pferd vor dem Abzäumen angehalftert werden und befindet sich daher immer in der Gewalt seines Reiters oder Pflegers.

Aufzäumen: Die Zügel werden dem Pferde über den Hals gelegt, Kandaren- und Trensengebiß in das Maul geschoben und die Oberbäume mit den Haken von hinten in die Trageringe gebracht (da der Schlitz der Ringträger geöffnet ist, geht dies ohne weiteres). Darauf wird der Kinnriemen (die Kinnkette) zuerst links ausgehängt, der Schließring in die geschlossene Stellung (Fig. 281) gebracht, und der Kinnriemen (die Kinnkette) wieder eingehängt. Nachdem dasselbe auf der rechten Seite geschehen, werden die Trensenkettchen und Knebel, wie bei der jetzigen Dienstzäumung, befestigt (zuletzt der Halfterriemen bezw. das Halfterstück um das Kinnstößel gewickelt).

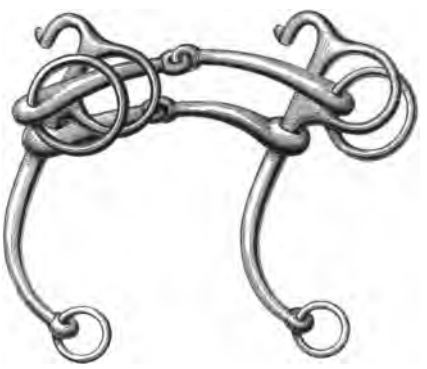
Dieses ganze Auf- und Abzäumen geht ungemein leicht und schnell und ohne alle Beunruhigung der Pferde von statten. Außerdem wird dabei die Anforderung, daß sich das Pferd in jedem Moment in der Gewalt des Auf- oder Abzäumenden befinden soll, durchaus erfüllt.

Selbstverständlich läßt sich das Zaumzeug auch im ganzen und völlig zusammengesetzt auf- und abnehmen, wobei nur der Kehlriemen geöffnet zu werden

braucht. Doch empfehlen wir auch in dem Falle, wenn das Pferd an einem anderen Stallhalfter steht und mit dem hier beschriebenen Zaumzeuge aufgezäumt werden soll, ihm zuerst nur das Halfter-Hauptgestell und dann die Gebisse, wie vor geschildert, aufzulegen. Es geht fast eben so schnell wie das Auflegen der Zäumung im ganzen, jedenfalls aber ohne alle Beunruhigung des Pferdes.

Als besondere Vorzüge der Spohrschen Ringkandare werden gerühmt: Befreiung des Unterkiefers der Pferde von den fehlerhaften, schiebenden und quetschenden Wirkungen der mit den Oberbäumen direkt verbundenen Kinnkette der gewöhnlichen Kandare, Verhinderung des Hineinziehens der Trense in das Pferdemaul und stets gleichbleibende Hebelkraft bei milden, wie bei kräftigen Anzügen. Für die Kriegsbrauchbarkeit des Halfterzaumes aber dürften sprechen: die Einheit und Einfachheit von Halfter- und Hauptgestell, deren Haltbarkeit, die Einfachheit des Auf- und Abzäumens (auch infolge der Verbindung von Trense und Kandare), die günstige und volle Gewalt verleihende Wirkung auch bei rohen und halbrohen Pferden, die Sicherheit beim Gebrauch (Trense und Kandare halten sich gegenseitig) und die Leichtigkeit des Ersatzes einzelner Teile.

Fig. 284.



Spohrpelham mit Trense.

Auch der Spohrsche Ringpelham hat sich zahlreiche Freunde erworben. Derselbe (s. Fig. 284) besitzt allerdings vor dem gewöhnlichen Pelham manche Vorzüge. Die Unterbäume quetschen den Unterkiefer der Pferde nicht, weil die Führung der Oberbäume in den Ringträgern die richtige Auseinanderstellung von Ober- und Unterbäumen gewährleistet. Der Kinnriemen bezw. die Kinnkette behalten ebenfalls ihre richtige Lage, während sie beim gewöhnlichen Pelham sich um 4 bis 5 cm bei scharfen Anzügen in die Höhe schieben und beim Nachlassen des Anzuges wieder herabsinken.

Schließlich sei noch erwähnt, daß dem vielfach geäußerten Wunsche, die Trense möge zum Herausnehmen aus den Ringen der Oberbäume eingerichtet werden, damit man sie leichter putzen und eventuell auch getrennt benützen könne, vom Fabrikanten* Rechnung getragen worden ist. Die Trense wird jetzt mit zwei verschiedenen Zügelringen, nämlich von 44 und 39 mm äußeren Durch-

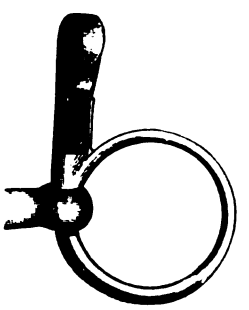
* Schmoele & Comp., Menden bei Iserlohn.

messer versehen. Diese geringe Verschiedenheit ist gar nicht auffällig und da die Weite der Oberbaumringe in Lichten 40 mm beträgt, kann nun der 39 mm weite Ring die Oberbaumringe passiren, so daß die Trense von der Kandare leicht zu trennen ist. Es empfiehlt sich, bei Reitpferden die Trense so einzuhängen, daß der größere Zügelring sich an der linken Seite befindet, indem ein einseitiges Eingreifen in den Trensenzügel doch in der Regel nur mit der rechten Hand stattfindet. (Siehe auch „Militär-Wochenblatt" Nro. 78, 1892.)

Fig. 285.

Fig. 286.

Fig. 287.



Amerikanischer Halfterzaum.

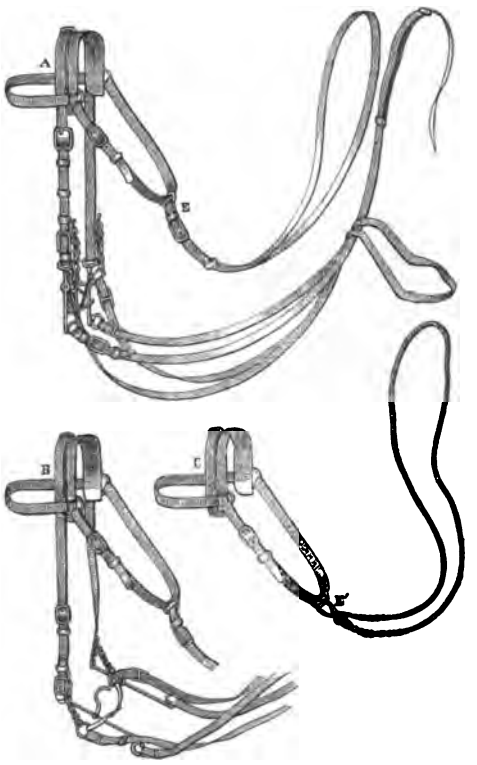
Daß das königliche Reitinstitut in Hannover die Vorzüge der Spohrschen Zäumung für die Pferdedressur anerkannt hat und die Beschaffung einiger Exemplare dieser Kandare bei allen Schwadronen der deutschen Kavallerie genehmigt worden ist, wird ebenfalls nicht zu übersehen sein.

Diese neuen Patentgebisse werden einzig und allein fabrizirt von Schmoele & Comp., Menden bei Iserlohn und sind zu beziehen durch alle größeren Sattlergeschäfte, in Hannover durch J. Plant, in Gießen, dem Wohnorte des Erfinders, durch F. Senner.

Eine verwandte Konstruktion tritt uns in dem Zaumzeuge des Rittmeisters Heinisch entgegen, bei welchem die gewöhnliche Diensthalfter ohne Veränderung benützt ist. Die Fixirung der Stange, die in an den unteren Enden der Backenstücke angenähte, viereckige Ösen eingehakt wird, bewirkt Rittmeister Heinisch durch den hinteren Teil des Nasenriemens. Dadurch verbleibt aber der

Kinnriemen in seiner bisherigen Höhe am Unterkiefer des Pferdes, was wieder zur Folge hat, daß die Oberbäume der Stange verhältnismäßig lang werden müssen. Dieselben sind auch beim Heinischen Zaumzeug faktisch genau so lang, wie die Unterbäume. Der Vorteil der hierdurch gesicherten milden Wirkung des Gebisses wird jedoch teilweise dadurch wieder abgeschwächt, daß sich der Druck des Riemens gegen die untere Kante konzentrirt. Als bestimmte Nachteile dieser Zäumung werden die Umstände hervorgehoben, daß ein freiwilliges Aushaken der in den Halfteröfen eingehängten Kandarenhaken nicht ausgeschlossen sein soll und das Auf- und Abzäumen mit Kandaren- und Trensengebiß — dadurch daß jedes für sich ein- resp. ausgehängt werden muß — weit umständlicher als bei der Spohrschen Patentzäumung ist. Eigene Wahrnehmungen über den praktischen Wert des Heinischen Zaumzeuges stehen mir leider nicht zur Verfügung. Verbesserungsfähig scheint mir dasselbe jedenfalls zu sein. Zu beziehen ist das komplette Zeug vom Hofsporer Schultze in Potsdam.

Fig. 288.



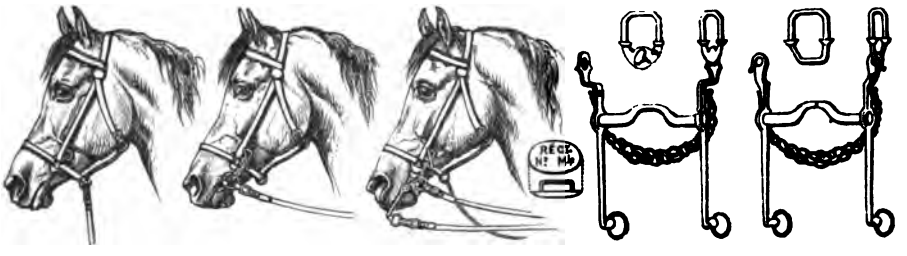
A der vorschriftsmäßig zusammengesetzte französische Halfterzaum; B derselbe mit heruntergelassenem Gebißhalter, damit das Pferd essen oder trinken könne; C die am Pferdekopf verbleibende Halfter; E E' Halfterstricke und Riemen.

Ein dritter Halfterzaum, welcher sich speziell in Amerika großer Beliebtheit erfreut, ist der von dem amerikanischen Kavallerieoffizier Whitman erfundene (Fig. 285). Wie aus der Abbildung ersichtlich, benützt Whitmann ebenfalls eine gewöhnliche Halfter, in deren Seitenösen er die Stange mittelst Federhaken einhängt. Die Fixirung der Stange (Fig. 286) bewirkt er aber nicht wie Heinisch durch den Nasenriemen, sondern wie Schönbeck und Spohr vermittelst eines besonderen Kinnriemens, der zum Verschnallen eingerichtet ist und mit kleinen Federhaken in die Augen der Oberbäume eingehängt oder auch daselbst festgenäht wird. Eine Unterlegetrense kommt an diesem Zaumzeuge nicht vor, jedoch kann dasselbe durch An-

wendung von eigens zu dem Zwecke angefertigten, mit Federhaken versehenen Trensengebissen (Fig. 287) auch zum Reiten auf Trense allein verwendet werden. Der Whitmansche Halfterzaum wurde im Jahre 1879 durch das amerikanische „Army Equipement Board“ (einer aus fünf Stabsoffizieren bestehenden fachmännischen Kommission) geprüft und zur Einführung in der amerikanischen Armee anempfohlen.

Etwas komplizirter ist der neuerfundene französische Halfterzaum (Fig. 288). Erfinder dieses Zaumes ist der Kommandant Ghis des 10. französischen Husarenregiments. Die Abbildungen sind so deutlich, daß nähere Erklärungen überflüssig sein dürften. Ich erwähne deshalb nur, daß dieser sogen. „bride-licol“ nicht mehr als 1,515 kg wiegt, somit bedeutend leichter ist als der

Fig. 289.



Thouvenins Halfterzaum.

gewöhnliche Militärzaum mit dazu gehörender Halfter. Dieser Umstand, sowie der Vorteil, schnell auf- und abzäumen zu können, werden demselben sicher größere Verbreitung verschaffen.

Der französische Artilleriehauptmann Thouvenin in Vernon hat ebenfalls einen Halfterzaum erfunden und patentiren lassen, dem in französischen Fachkreisen begeistertes Lob gespendet wird. Wie aus Fig. 289 hervorgeht, wandelt Capitaine Thouvenin auf ähnlichen Wegen, wie Herr Oberstlieutenant Spohr in Gießen. Gleich diesem bewährten Fachmann hat er angestrebt, eine Halfter herzustellen, welche sich leicht und schnell in einen kompletten Zaum umwandeln läßt, und wenn von dem auch bei der Spohrschen Konstruktion zu Tage tretenden Übelständen abgesehen wird, daß nicht alle Pferde hübsch still halten, wenn ihnen das lose Gebiß ins Maul gelegt werden soll — bei plötzlichem Alarm eine sehr fatale Situation für den betreffenden Reiter — muß Herrn Thouvenin das Zeugnis ausgestellt werden, daß er eine recht brauchbare Reithalfterkonstruktion zu Stande gebracht. Mit dem zu derselben gehörenden Gebisse, welches der Erfinder, Gott weiß warum, „Mors parleur“ genannt hat, kann ich mich aber unmöglich be-

freunden. Erstens erscheint mir die Zungenfreiheit viel zu weit und zweitens ist es ein Ding der Unmöglichkeit, mit diesem Gebiß eine richtige Lage der Kinnkette resp. des Kinnriemens zu erzielen. Daß, wie französische Blätter mitteilen, überraschende Dressurresultate mit dem „Mors parleur“ erreicht worden sein sollen, ist mir daher absolut unverständlich. Ich vermute auch, daß die dem Herrn Erfinder bei der Ausstellung in Boulogne-sur-Mer zuerkannte goldene Medaille 1. Klasse der sinnreichen Halfter und nicht dem ganz verfehlten Gebisse gegolten hat.

Zu beziehen ist der Thouveninsche Halfterzaum nebst dazu gehörendem Gebiß (Mors parleur) von M. Copeau, Fabricant, rue du Foubourg Saint-Denis 83, Paris.

Schließlich sei noch eine sechste Erfindung erwähnt, die den Zweck verfolgt, dem Pferde das Zaumzeug zum Futtern oder Tränken abnehmen und schnell wieder auflegen zu können. Es ist dies die Feldkandare von Demnitz. Dieselbe gleicht äußerlich der Dienstkandare. Bei näherer Besichtigung sieht man, daß an der linken Stange ein kleiner Riegel, von oben nach unten laufend, liegt; hebt man diesen und drückt die Stange in einem Winkel von 45° nach außen, so kann man sie aus dem Mundstück lösen, letzteres gleitet dann ohne Schwierigkeiten aus dem Maul des Pferdes und läßt sich hinter der Kinnkettengrube wieder mit der Stange verbinden. Man kann also den Futterbeutel auflegen oder tränken, ohne das Hauptgestell abzunehmen. In wenigen Sekunden vermag man die Kandare wieder in die richtige Lage zu bringen und zu schließen, indem man das Mundstück von der rechten Seite dem Pferdemaul einfügt, den Riegel etwas hebt und die Stange mit einem kleinen Ruck dem Mundstück einfügt, wobei der Riegel von selbst einfällt. Die ganze Handhabung ist so einfach und leicht, daß man die Handschuhe weder auszuziehen, noch Sorge zu haben braucht, sie zu beschmutzen.

Der praktische Wert der v. Demnitzschen Feldkandare ist zweifellos. Als sie einem bekannten preußischen Reitergeneral, der stets hervorragenden Blick für alles Praktische bewiesen, vorgezeigt wurde, sagte derselbe nach genauer Prüfung und einigem Sinnen: „Ich glaube, das Ding ist gut, jedenfalls kann es nicht schaden, und das ist schon viel wert.“ Zu beziehen ist genannte Kandare von Schmoele und Comp., Menden bei Iserlohn.

Die vom verstorbenen königlich sächsischen Landstallmeister Graf zu Münster konstruirte „Universalkandare“, hat in Fachkreisen ein gewisses Aufsehen erregt. Die Münstersche Kandare gleicht der Schönbeckschen und Spohrschen darin, daß sie ebenfalls einen Kinnriemen statt der Kinnkette hat; nur läßt Graf zu Münster denselben mittelst Federhaken an der Kandare befestigen. Die äußere

Form der Münſterſchen Kandare iſt die des S. Das Mundſtück iſt ſchwächer im Eiſen wie gewöhnlich und 15 mm nach vorn gebogen. Durch dieſe Vorwärtsbiegung wird eine weit größere als die übliche Zungenfreiheit hervorgerufen, ſelbſt dann auch, wenn kein Anzug erfolgt. Die Oberbäume ſind 70, die Unterbäume 100 mm lang; die Oberbäume ſind ferner oben 8 mm abgebogen, mit Ringen zum Einſchnallen in das Kopfſtück und mit Federhaken für den aus einem einige Centimeter langen und breiten Lederſtücke beſtehenden Kinnriemen verſehen, welcher auf beiden Seiten gewöhnliche Kinnkettenglieder hat, die je nach Bedarf in die Federhaken eingehackt werden. Der Kinnriemen liegt oberhalb der Kinngrube und muß wegen der Länge der Oberbäume über die Trenſe gelegt werden.

Fig. 290.

Chifney-Kandare.

Die Praxis hat bewieſen, daß die meiſten Pferde, ſelbſt von mäßigen Reitern geritten, gut auf dieſer Stange gehen. Eine Thatſache iſt auch, daß man dieſelbe viel bei Pferdehändlern vorfindet. Nichtsdeſtoweniger ſcheint mir die Schönbeckſche Stange, ſowohl was die Befeſtigung des Kinnriemens als auch die Lage desſelben betrifft, der ſogenannten Univerſalkandare des Grafen zu Münſter vorzuziehen zu ſein. Dasſelbe gilt auch von der Spohrſchen Patentzäumung.

Zu beziehen iſt die Münſterſche Kandare durch Guck & Bökelmann, Breslau, Schuhbrücke Nr. 6 oder durch Gebrüder Eberſtein, Dresden, Altmarkt. Näheres über dieſelbe kann der Leſer in der vom Grafen zu Münſter veröffentlichten Broſchüre „Zur Zäumung des Pferdes und die Kandareneinſatzgarnitur“, Dresden, Druck von E. Heinrich, erfahren.

Dr. A. v. Rueff in Stuttgart hat ſeiner Zeit ein Stangengebiß erfunden, deſſen hauptſächlichſter Wert darin liegt, daß das Mundſtück aus elektrogalvaniſchen Elementen beſteht, welche das Pferd veranlaſſen, ſich abzukauen. Der Umſtand, daß dieſes Abkauen unmöglich iſt, ſo lange ſich das Tier mit geſpannten Halsmuskeln und trockenem Maul auf das Gebiß „lümmelt“, wird von Oberſtlieutenant v. Oeynhauſen ganz beſonders zu Gunſten des Rueffſchen Gebiſſes geltend gemacht. Trotzdem hat dasſelbe keine weitere Verbreitung gefunden.

Die ſogenannte Chifney-Stange (Fig. 290), welche im Jahre 1790 von dem berühmten engliſchen Jockey Sam Chifney erfunden wurde, ſei hier nur als Kurioſum erwähnt. Dieſe Stange iſt nämlich ſo ſcharf, daß man ſich ihrer zum gewöhnlichen Reitgebrauch gar nicht bedienen kann, denn nachdem nur die Kinnkette allein dem Vorneigen der Oberbäume entgegenwirkt, trifft der ganze

Druck die Laden, die Zunge und den unteren Teil des Unterkiefers. Nichtsdestoweniger sieht man in England noch immer hie und da eine Chifney-Stange in praktischem Gebrauch.

Mit dieser kleinen Blumenlese aus der reichhaltigen Mustersammlung mehr oder weniger absonderlicher Gebiße, glaube ich den berechtigten Ansprüchen des Lesers auf Vollständigkeit in der Darstellung einigermaßen Genüge geleistet zu haben, Meine nächste Aufgabe wird nun sein den Neuling auch über den Vorgang beim

Satteln und Aufzäumen

zu belehren.

Bevor der Sattel aufgelegt wird, muß die Stalldecke abgenommen werden. Dies hat immer auf die Art zu geschehen, daß die einmal zusammengelegte Decke rückwärts über das Hinterteil des Pferdes weggezogen wird. Der sorgsame Stallknecht bezweckt damit das Haar seines Pferdes mit der warmen Decke rein und glatt zu wischen. Daß dasselbe bei einem entgegengesetzten Verfahren gegen den Strich aufgerichtet werden würde, liegt auf der Hand.

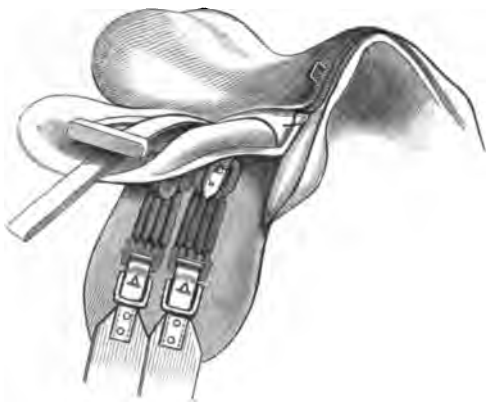
Soll dem Pferde eine Unterlegdecke aufgelegt werden, so ist genau darauf zu sehen, daß dieselbe, nachdem sie auf den Rücken ausgebreitet worden, keine einzige Falte aufweise.

Der Stallknecht nimmt nun den Sattel mit hinaufgezogenen Bügeln und über die Sitzfläche gelegten Gurten auf seinen linken Arm und begibt sich auf die linke Seite in den Stand. Darauf legt er den Sattel mit den vorderen Enden der Seitenblätter hinter den Schulterblättern des Pferdes und läßt die Gurten herunter. Sollte hierbei der Sattel nicht gleich die richtige Lage, d. h. ungefähr eine Handbreite hinter den Schulterblättern, erhalten, so wird derselbe, falls er zu weit nach vorne liegen sollte, vorsichtig und ohne Verschiebung der Unterlegdecke weiter nach rückwärts gezogen, wohingegen er aufgehoben und behutsam auf den passenden Punkt niedergelassen werden muß, falls er zu weit nach rückwärts geraten. Nur auf diese Art kann vermieden werden, daß das Haar in der Sattellage aufgerichtet wird und Falten in der Satteldecke entstehen, was beides Anlaß zu Druckschäden geben könnte.

Nun sind auch die Gurten anzuziehen, die vorderen zuerst und dann die hinteren. Die rechte Lage der Gurten ist ungefähr 23 cm d. h. soweit eine gewöhnliche Hand spannen kann — hinter dem Ellbogengelenk des Pferdes. Die Gurten werden dann ober dem Brustbein liegen, wo sie den sichersten Halt haben und dem Pferd weder beim Atmen noch bei der Bewegung hinderlich sind. Die

Untergurte soll nie auf einmal, sondern nur nach und nach in längeren Zwischenräumen, und zwar nicht fester angezogen werden, als daß noch die flache Hand zwischen Bauch und Gurte eingeschoben werden kann. Selbstverständlich müssen die Gurten aufeinander liegen, so daß die Haut nicht zwischen ihnen eingeklemmt wird. Weder zu fest noch zu lose zu satteln, erfordert eine gewisse Übung, welche nur in der Praxis erworben werden kann. Zu festes Gurten um die Mitte des Bauches ist höchst schädlich. Es preßt die Eingeweide zusammen, erschwert das Atmen, beunruhigt das Pferd, erzeugt nicht selten Gurten- oder Satteldruck und ist oft die alleinige Ursache von Stützigkeit beim Aufsitzen oder Anreiten. Die Obergurte ist nie fester als die Untergurte oder gar so anzuziehen, daß letztere in Falten gepreßt wird, was sicher einen Gurtendruck veranlassen würde.

Fig. 291.



Sattelselbstgurter.

Man sieht bisweilen die Stallknechte beim Anziehen der Gurten die Strupfen mit den Zähnen erfassen; jedoch sollte dies nie geduldet werden. Hält die rechte Hand mit gegen den Leib des Pferdes gestützten Ellbogen den Strupfen fest und besorgt die Linke mit dem Daumen das Einführen des Dornes, so können die Hände die Beihilfe der Zähne, welche stets häßliche Spuren auf den Strupfen hinterlassen, recht gut entbehren.

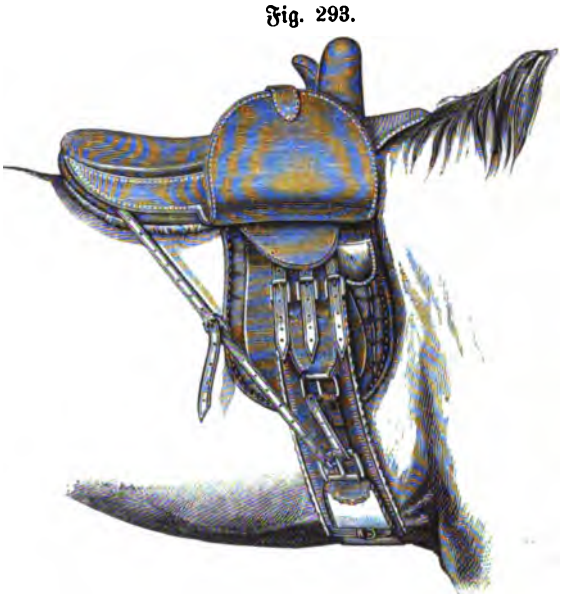
Wirksamen Schutz gegen das, besonders auf längeren Ritten, oft vorkommende lästige Nachlassen der Gurten, bietet der sogen. Sattelselbstgurter (Fig. 291). Diese Vorrichtung besteht aus 9 nebeneinander liegenden Spiralfedern, welche zwischen 2 Schnallen und einer mit einer Strupfe versehenen Stahlschlaufe befestigt sind. Der Sattelselbstgurter, der eine Länge von ungefähr 16 cm und ein Gewicht von 200 Gramm hat, wird mit seinem oberen Ende in das oberste Loch der rechtsseitigen Strupfen und mit dem unteren Ende an die Gurten geschnallt. Darauf folgt das Anziehen der Gurten auf gewöhnliche Art. Hierbei dehnen sich die Spiralfedern natürlich aus und wenn der Bauch das Pferdes dann auch später an Umfang verlieren sollte, wird der Sattel dennoch durch die sich nun wieder zusammenziehenden Federn in derselben Lage erhalten.

Der Sattelselbstgurter bietet also folgende Vorteile:

1) Braucht man das Pferd nicht von Haus aus so fest zu satteln, was besonders bei Tieren, die sich beim Anziehen der Gurten aufblähen, von großer Wichtigkeit ist.
2) Bleibt der Sattel immer in derselben Lage.
3) Wird hierdurch eine der gewöhnlichsten Ursachen von Satteldruck vermieden.
4) Kann es mit dem Sattelselbstgurter nicht so leicht vorkommen, daß die Gurten oder Strupfen reißen.

Fig. 292.

Fig. 293.



Vorrichtung zum Anziehen bezw. Nachlassen der Gurten vom Sattel aus.

Der praktische Wert des Sattelselbstgurters dürfte somit kaum bestritten werden können, nur hängt derselbe gänzlich von der tadellosen Beschaffenheit der Spiralfedern ab.

Eine ebenfalls sehr praktische neuere Vorrichtung, die es dem Reiter oder der Reiterin ermöglicht die Gurten vom Sattel aus fester anzuziehen bezw. nachzulassen ist in Fig. 292 und 293 dargestellt. Ich denke, die Zeichnungen sind so deutlich, daß ich von einer näheren Beschreibung dieser mühelos zu regulirenden Sattelgurten absehen kann.

Nachdem die Gurten angezogen worden, wird die Halfter losgeschnallt und das Pferd im Stande umgedreht. Sollte das Tier noch nicht gelernt haben, sich auf den Zuruf des Wärters umzudrehen, läßt man es rückwärts aus dem Stand

treten und nachdem es auf dem Gange umgewendet worden, nochmals rückwärts schreitend, seinen früheren Platz in umgekehrter Stellung wieder einnehmen.

Zum Aufzäumen tritt der Mann, den Zaum am linken Arm, links seitwärts vor das in seinem Stande umgekehrte Pferd, streift demselben mit der rechten Hand die Halfter ab, hängt diese über den rechten Arm, und legt die linke Hand auf das Nasenbein des Pferdes. Darauf ergreift die rechte Hand die Zügel, hebt sie über den Kopf des Pferdes, so daß sie auf den Hals zu liegen kommen und bringt sodann das Genickstück an die Stirn des Pferdes. Sollte das Tier sich hierbei unruhig oder widerspänstig zeigen, so muß es an dem Mähnenschopf festgehalten werden. Nun schiebt die linke Hand das Stangengebiß und die Unterlegetrense in das Maul, zu dessen Öffnen das Pferd durch Einführen des Daumens in den rechten Mundwinkel veranlaßt wird. Gleichzeitig hebt die rechte Hand den Zaum noch ein wenig, streift das Genickstück über die Ohren und zieht ein Ohr nach dem andern unter demselben hervor. Nachdem nun noch die Mähne und der Schopf geordnet worden sind — letzterer soll bei Reitpferden über und bei Wagenpferden unter dem Stirnriemen liegen — wird die Halfter weggehängt. Ist der Zaum mit einem Nasenriemen versehen, so wird dieser zuerst und die Backenriemen nachher zugeschnallt. Jetzt ist auch der Moment gekommen, die Kinnkette unter die Trense einzulegen. Die linke Hand erfaßt mit Daumen und Zeigefinger den linksseitigen Haken, während die rechte Hand unter dem Kinne den entgegengesetzten Haken ergreift, ein Glied nach dem andern nach rechts, somit die ganze Kette flach dreht und sie mit dem vorletzten Gliede von oben herab in den Haken hängt. Schließlich wird noch der Kehlriemen so zugeschnallt, daß eine Faust zwischen demselben und dem Kehlkopf gebracht werden kann.

Ich erinnere hier nochmals an den wichtigen Umstand, daß die Zäumung nur mit einer korrekt eingelegten Kinnkette richtig wirken kann. Die Kinnkette soll so eingelegt werden, daß wenn die Zügel nicht angezogen sind, zwei Finger leicht darunter geschoben werden und die Unterbäume beim Zügelanzuge auf beiläufig 35° zurückweichen können. Die Stange wird dann weder *durchfallen* noch *strotzen*. Es empfiehlt sich also immer die Wirkung der Kinnkette nach dem Einlegen durch gelinden Zügelanzug zu erproben. Ist die Kinnkette richtig eingelegt, wird das Pferd dem Zügelanzuge auch willig Folge leisten.

Nachdem das Pferd auf diese Art gesattelt, und aufgezäumt worden ist, bürstet der Stallknecht die Mähne und den Schopf mit einer feuchten Wasserbürste glatt, wischt die Nasenlöcher um das Maul mit einem Schwamm rein und gibt schließlich auch den Hufen, d. h. sowohl den Hufwänden als den Sohlen — die von sorgfältiger Stallpflege zeugende letzte Politur.

Wenn der Reiter zum Aufsitzen bereit ist, stellt sich der Stallknecht, nachdem er die Bügel heruntergelassen, auf die rechte Seite des Pferdes, wobei er mit der rechten Hand die Trensenzügel und mit der linken den Steigriemen ergreift und letzteren so fest hält, daß der Sattel durch das Aufsitzen des Reiters nicht aus seiner Lage gebracht werden kann. Darauf schiebt er den rechten Bügel über den Fuß des Reiters und erwartet den Befehl die Zügel loszulassen.

Ein praktisches Mittel, den Bügeln eine solche Lage zu geben, daß der Reiter dieselben leichter erfassen kann, ist, die Steigriemen durch eine spiralförmige Drehung in einen rechten Winkel zum Pferdekörper zu bringen.

Fig. 294.

Korrekt aufgezäumtes Pferd.

Fig. 294 zeigt, wie alles an einem korrekt aufgezäumten Pferde sitzen soll. Das Pferd auf dieser Abbildung ist mit einer Stange gezäumt, deren Seitenbäume die bekannte S-Form haben. Seitenbäume dieser Gattung haben den Vorteil, daß das Pferd dieselben nicht so leicht mit den Hakenzähnen des Unterkiefers angreifen kann. Da jedoch gebogene Unterbäume nicht zum Zivilzaum passen, bitte ich den Leser den kleinen Riemen zu beachten, der die geraden Unterbäume der Fig. 242 miteinander verbindet. Ein solches Riemchen bietet nämlich den Vorteil, daß es die eben genannte Unart vollständig verhindert und der kaum unangenehmeren Angewohnheit mancher Pferde durch heftiges Nicken oder Schütteln des Kopfes die Stange zum Überschlagen nach vorn zu bringen, ein schnelles Ende bereitet.

Nur noch einige wenige Worte über Nasenriemen, Schleifzügel und Sprungzügel und wir werden aufsitzen.

Nasenriemen kommen gegenwärtig sehr selten an englischen Zäumen vor, woraus wohl geschlossen werden darf, daß dieselben in England wenig gebraucht werden. Die meisten kontinentalen Reiter dürften jedoch kaum geneigt sein, während der ersten Dressurperiode auf den Nasenriemen zu verzichten, denn es gibt kein besseres Mittel das Pferd davon abzuhalten, sich durch Aufsperren des Maules der Einwirkung des Gebisses zu entziehen. Damit der Nasenriemen diesen Zweck

erfüllen könne, muß er aber richtig gepaßt werden, d. h. seine Lage auf dem Punkt des Nasenbeines erhalten, wo der Knochen aufhört und der Knorpel anfängt, und darf er außerdem nicht zu fest geschnallt sein. Nachdem das Pferd gelernt hat, willig Anlehnung auf das Gebiß zu nehmen, kann der Nasenriemen ohne weiteres wieder beiseite gelegt werden.

Der Zweck der Schleif- und Sprungzügel ist den Reiter in Stand zu setzen, korrigirend auf die Haltung des Kopfes und des Halses einzuwirken. Auf einem vernünftig gerittenen und richtig gezäumten Pferde, wird der gute Reiter solcher Hilfsmittel allerdings nicht bedürfen; es kann aber doch vorkommen, daß die Beibehaltung der richtigen Kopfstellung infolge irgend einer Unregelmäßigkeit im Bau des Pferdes mit ernsten Schwierigkeiten verknüpft ist. In solchen Fällen leistet ein guter Schleifzügel vorzügliche Dienste, so wie er auch während der ersten Dressurperiode das Reiten bedeutend vereinfacht und erleichtert.

Die Schleifzügel gehen von einem Riemen aus, der wie ein Sprungriemen an den Gurten befestigt ist und sich vor der Brust des Pferdes in zwei Zügel teilt, welche durch die Trensenringe bis zur Hand des Reiters laufen. In die Trensenringe werden aber außerdem noch gewöhnliche Zügel geschnallt, so daß der Reiter zwei Zügel in der Hand führt.

Daß man bei richtiger Verwendung dieser vier Zügel weit kräftiger als mit dem gewöhnlichen Wischzaum auf die Kopf- und Halsstellung des Pferdes einwirken kann, liegt auf der Hand. Aber gerade deshalb geben auch die Schleifzügel sehr oft Anlaß zu Widerstand und Stützigkeit seitens des Pferdes. Ihre Anwendung setzt also ein feines Reitergefühl und eine weiche, wachsame Hand voraus.

Der vom Stallmeister Seeger konstruirte Schleifzügel dürfte am meisten zu empfehlen sein. Da jedoch alle solche Hilfsmittel in das Gebiet der höheren Reitkunst gehören, genügt es dieselben hier nur flüchtig zu erwähnen.

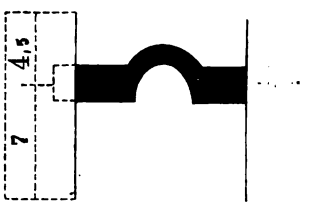
Der Martingal oder Sprungzügel ruft eine ähnliche aber schwächere Wirkung hervor. Der weniger geübte Leser wird deshalb gut thun, das Reiten auf Trense mit 4 Zügeln und Martingal dem Gebrauch des Schleifzügels vorzuziehen.

Der mehrfach von mir zitirte englische Fachschriftsteller, Major Dwyer, empfiehlt für alle jene Fälle, in denen es gilt, beim Pferde Gehorsam mit einer stärkeren Anlehnung als beim Spazierenreiten oder Exerzieren erforderlich ist, zu erzwingen, eine Stange von der in Figur 295 dargestellten Form.

An diesem Gebiß hat der Oberbaum genau die weiter oben empfohlene Länge; der Unterbaum dagegen mißt nicht 9, sondern nur 7 cm. Als Mundstück eignet sich irgend eine der Nr. 2, 3, 4 oder 5 der Fig. 257 und muß dasselbe so

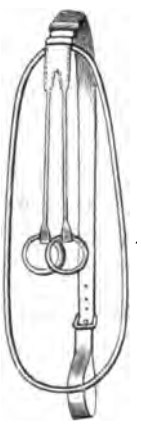
gerichtet werden, daß es der Kinnkettengrube gegenüber liegt. „Ein solches Gebiß", schreibt Major Dwyer, „wirkt weit besser als diejenigen, welche doppelt so lange Seitenbäume haben, aber nicht richtig im Maule des Pferdes liegen. Es ist mir freilich nicht unbekannt, daß mehrere Autoritäten zu dem hier angegebenen Zweck empfohlen haben, das Gebiß höher hinaufzuschnallen, als mit den für die Zäumung geltenden Grundsätzen vereinbar ist, aber anderseits hat mir auch die Erfahrung gelehrt, daß es praktischer ist, die Unterbäume zu verkürzen, denn nur so können jene durch die Kinnkette hervorgerufenen Schwierigkeiten vermieden

Fig. 295.



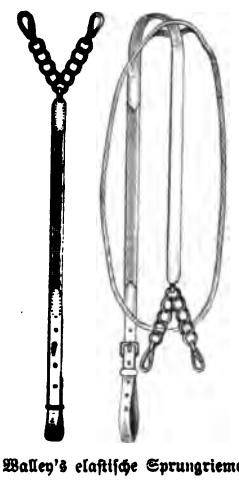
Major Dwyer's Kandare.

Fig. 296.



Sprungriemen.

Fig. 297.



Walley's elastische Sprungriemen.

werden, welche unfehlbar entstehen, sobald man von der für die Lage des Mundstückes angenommenen Regel abgeht."

Der Sprungriemen (Fig. 296) hat den Zweck, die Beibehaltung einer richtigen Kopfstellung zu erleichtern und das Pferd davon abzuhalten, mit dem Kopfe zu schlagen. Derselbe muß stets so geschnallt werden, daß er die berechtigten Bewegungen des Kopfes in keiner Weise behindert und die Zügel nicht nach abwärts zieht. Das untere Ende des Sprungriemens geht von der Brust des Pferdes zwischen den Vorderbeinen zu der vorderen Sattelgurte — oder falls ein solcher gebraucht wird, zum Obergurt — wo er mittelst einer Schlaufe, durch welche die Gurte vor dem Anziehen durchgezogen wird, befestigt ist; das obere Ende ist gabelförmig geteilt und mit Ringen aus Metall oder Horn versehen, durch welche die Trensenzügel durchgezogen werden. Beim Gebrauch einer Doppeltrense wird das untere Zügelpaar durch die Ringe des Sprungriemens gezogen. Aus

naheliegenden Gründen muß der Sprungriemen länger geschnallt werden, wenn ein Jagd- oder Steeplechaseritt auf dem Programm des Reiters steht.

Haben die durch die Ringe des Sprungriemens laufenden Zügel keine ledernen Riegel, so ist es ratsam, die Strupfen aus den Schlaufen zu ziehen; auf diese Art erreicht der Reiter denselben Zweck wie mit den Riegeln, nämlich daß die Ringe sich nicht an den Schnallen der Zügel festhaken können.

Der Sprungriemen ist richtig geschnallt, wenn die Zügel, so lange der Reiter seine Hände in gleicher Höhe mit dem Widerrist des Pferdes hält, eine gerade Linie beschreiben. Kürzer geschnallt gestaltet sich der Sprungriemen zu einem sehr gefährlichen Werkzeug, länger ist er nur im Wege.

Feste Sprungriemen werden entweder in dem Nasenriemen oder, falls sie gabelförmig geteilt sein sollten, in die Trensenringe geschnallt, in welch letzterer Form sie bei Pferden, die gerne steigen, sehr gute Dienste leisten. Solche Sprungriemen werden auch gewöhnlich bei Pferden angewendet, welche die Nase zu hoch tragen. In der Hand eines guten Reiters ersparen sie viel Mühe ohne zu nennenswerten Ungelegenheiten Anlaß zu geben. In England sieht man sehr viele Damenpferde feste Sprungriemen tragen. Es hat dies seinen Grund darin, daß das Pferd mit der so erzwungenen niedrigeren Kopfstellung das Reitkleid der Damen weit weniger mit Schaum bespritzen kann.

Den elastischen Sprungriemen (Fig. 297) halte ich für eine sehr fragwürdige „Verbesserung" der gewöhnlichen Konstruktion.

Das Aufsitzen

kann auf verschiedene Art vorgenommen werden. Die gewöhnlichste Methode ist folgende:

Der Reiter stellt sich mit der abwärts gesenkten Gerte in der linken Hand links vom Pferde und gegen die Schulter desselben gewendet auf. Die rechte Hand erfaßt das Ende der Stangenzügel und erhebt dieselben, während die linke, die lose hängenden Trensenzügel um die Mitte in der flachen Hand gehalten, ebenfalls die Stangenzügel ergreift, welche mit dem Ring- und kleinen Finger geteilt werden. Die Zügel werden hierbei so geordnet, daß das Pferd weder zum Rückwärts- noch zum Vorwärtstreten veranlaßt wird. Darauf läßt die Rechte das Ende der Stangenzügel los, nimmt einige Büschel der Mähne am Widerrist und legt dieselben in die Linke, welche mit aufwärts gerichtetem Daumen und dem kleinen Finger auf der Mähne; etwas über dem Widerrist ruht. Sollte das Pferd mit Trense aufgezäumt sein, werden die Trensenzügel, kreuzweise übereinander gelegt,

in die Hand genommen. Sodann ergreift die rechte Hand das untere Ende des Steigriemens, und der linke Fuß wird in den Bügel geschoben. Reiter mit sehr kurzen Beinen werden jedoch den Bügel in der hier geschilderten Stellung schwerlich erreichen können. Dieselben müssen sich deshalb zum Aufsitzen weiter gegen den Rumpf des Pferdes zu aufstellen, obgleich sie sich damit bei Pferden, welche die üble Angewohnheit haben, nach dem Bügel zu schlagen, der Gefahr eines empfindlichen Denkzettels aussetzen. Sobald der Bügel am Fuße sitzt, wird die rechte Hand auf den rückwärtigen Rand des Sattels gestützt. Da dies aber für kurzbeinige Reiter kleiner Statur ebenfalls mit Schwierigkeiten verknüpft ist, will ich nicht unerwähnt lassen, daß der angestrebte Stützpunkt auch durch Ergreifen des Seitenblattes erreicht werden kann. Mit aufrecht gehaltenem Oberkörper, die Spitze des rechten Fußes auf den Boden gestützt, erhebt sich der Reiter nun mittelst eines elastischen Absprunges so weit, daß er, die Absätze aneinander geschlossen, in dem linken Bügel stehend und die rechte Hand auf dem hinteren Sattelrand, mit beiden Knieen Anlehnung an das Seitenblatt des Sattels gewinnt. Darauf schwingt er das rechte Bein möglichst gestreckt über die Kruppe des Pferdes, während die rechte Hand gleichzeitig den Sattelknopf ergreift. Es sieht sehr häßlich aus, wenn dieses Tempo mit gebogenem Knie ausgeführt wird; auch sollte der Reiter sorgfältig vermeiden, das Aufsitzen in ein Hinaufklettern ausarten zu lassen. In seinem eigenen Interesse liegt außerdem, daß er beim Erfassen des Bügels, sowie auch beim Überschwingen des rechten Beines dem Pferde keinen Fußtritt versetzt. Bevor der Reiter sich nun sanft in den Sattel niedersetzt, markirt er eine kurze Pause, während welcher der Oberkörper schwebend über dem Sattel erhalten wird. Sodann sucht der rechte Fuß den Bügel — womöglich ohne Beihilfe der Hand und des Auges — die rechte Hand übernimmt die Gerte, und die Zügel werden nach den hierfür geltenden Vorschriften geordnet.

Dies ist die eine Methode. Die andere, die ebenfalls ihre Vorteile hat, wird von einem englischen Fachmanne wie folgt beschrieben:

1) „Stelle dich, das Gesicht der linken Seite des Pferdes zugewendet, mitten vor den Sattelgurten auf. Nimm die Zügel in die rechte Hand, die auch den Sattelknopf erfaßt, und verkürze dieselben bis du Fühlung mit dem Maul deines Pferdes gewonnen.

2) Halte den Bügel mit der rechten Hand und schiebe den linken Fuß hinein. Nimm mit aufwärts gerichteten Daumen einen Mähnenbüschel in die linke Hand.

3) Erhebe dich mit Beihilfe beider Hände in den Bügel, bis dein linkes Bein ausgestreckt ist, schwinge das rechte Bein über die Kruppe des Pferdes und setze dich in den Sattel nieder.

4) Laß sodann die Mähne und den Sattelknopf los und nimm die Zügel in die linke Hand."

„Jeder, der nicht ein Krüppel" — schreibt der von mir zitirte Verfasser — „wird das Aufsitzen auf diese Art ohne irgend welche Schwierigkeiten bewerkstelligen können. Die einzige Einwendung, die dagegen geltend gemacht werden könnte, wäre, daß der vor den Sattelgurten stehende Reiter sich in gefahrdrohender Nähe der Hinterfüße des Pferdes befindet. Aber einerseits wäre es wohl kaum gerechtfertigt, eine in jeder anderen Hinsicht praktische und empfehlenswerte Methode wegen einiger heimtückischer Gäule zu verwerfen und andererseits darf nicht übersehen werden, daß beinahe jedes temperamentvolle Pferd beim Aufsitzen mit den Vorderfüßen scharrt, so daß der Reiter, auch wenn er sich vor das Schulterblatt des Pferdes stellt, von den Hufen getroffen werden kann."

Meiner Ansicht nach ist es ziemlich gleichgiltig, welche der hier beschriebenen Methoden der Reiter zum Aufsitzen wählt. Die Hauptsache bleibt, daß er sich mit Anstand und Gewandtheit in den Sattel schwingt.

Sollte das Pferd während des Aufsitzens Unruhe an den Tag legen, so muß der Reiter den linken Zügel etwas verkürzen um das Tier so von einer Kehrtwendung abzuhalten.

Wie man ohne Steigbügel aufsitzt, wird weiter unten im Zusammenhang mit den Voltigeübungen näher beschrieben werden.

Die Tempos beim Absitzen sind genau dieselben wie beim Aufsitzen, nur werden dieselben in der entgegengesetzten Reihenfolge ausgeführt. Die rechte Hand nimmt also wieder ihren früheren Platz am Sattelknopf ein, während der rechte Fuß aus dem Bügel genommen wird. Darauf hebt der rechte Arm den auf den linken Bügel gestützten Körper, welcher eine Wendung nach rechts und rückwärts ausführt; das über die Kruppe des Pferdes geschwungene Bein wird neben dem linken gestellt und die rechte Hand ergreift die hintere Kante der Sattelfläche. Nachdem sich der Körper dann mit der Spitze des rechten Fußes voraus herabgelassen hat, ergreift die rechte Hand den Steigriemen, worauf der linke Fuß aus dem Bügel genommen wird und die linke Hand die Zügel los läßt. Der so abgesessene Reiter begibt sich sodann zum Kopf des Pferdes und streichelt dasselbe.

Sowie der Reiter im Sattel thront, ist auch der Moment gekommen, die Bügel zu richten. In den meisten Handbüchern wird angeraten, dies schon vor dem Aufsitzen zu thun, und zwar so, daß man das Fußblatt des Bügels mit der rechten Hand gegen das Armloch des ausgestreckten linken Armes legt. Erreichen die Finger der linken Hand in dieser Lage bequem die Bügelschnalle, so soll der Steigriemen angeblich die rechte Länge haben. Das wäre nun sicher recht schön

und praktisch, wenn alle Steigriemen an allen Sätteln vollkommen gleichmäßig befestigt wären und die Beine und Arme aller Menschen stets in demselben Größenverhältnis zu einander stünden. Da dies aber nicht immer der Fall ist, dürfte es auch geratener sein, die Bügel nicht eher zu richten, als bis man im Sattel sitzt. Man hat sich dann gegenwärtig zu halten, daß die Bügel nicht so lang sein dürfen, daß der Fuß seine sichere Stütze verliert und auch nicht so kurz, daß das Knie des Reiters in die Höhe gepreßt wird. Hieraus folgt, daß die Länge der Bügel sich nach der Form der Beine richten muß. Hat der Reiter z. B. lange, platte und etwas einwärts gebogene Schenkel, so sitzt er bequem, wenn er, in den Bügeln stehend, eine Faust zwischen dem Sattel und dem Gesäß bringen kann. Untersetzte Reiter mit kurzen, muskulösen Beinen werden dagegen ihre Bügel um mehrere Löcher kürzer schnallen müssen. Sehr viel hängt auch von dem Pferde ab. Pferde mit niedrigem Widerrist und kräftig entwickelter Nierenpartie erfordern, besonders wenn sie etwas hart auf die Hand gehen, immer kürzere Bügel als vollkommen harmonisch gebaute Tiere. Und schließlich ist auch der Futterzustand des Pferdes nicht ohne Einfluß auf den Sitz des Reiters.

Das Nächste womit wir uns zu beschäftigen haben ist:

Die Bügelhaltung.

Wie die Zügel eines mit einfachem Wischzaum aufgezäumten Pferdes gehalten werden müssen, geht aus Fig. 298 hervor. Wird das Pferd dagegen auf Doppeltrense geritten, so ist die Zügelhaltung wie in Fig. 299 ersichtlich. Die Abbildungen sind so deutlich, daß jede weitere Erklärung überflüssig sein dürfte. Ich kann mich deshalb darauf beschränken zu erwähnen, daß die leichtere Trense bei letztgenannter Zäumung ober der gröberen liegen soll und das gleiche bei den dazugehörenden Zügeln stattzufinden hat.

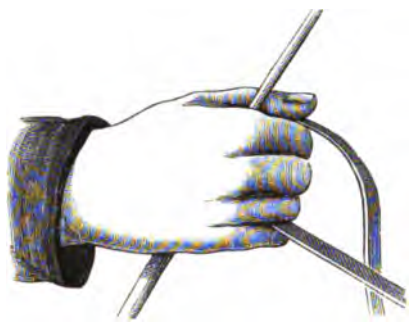
Das Reiten auf dem Wischzaum entwickelt das Reitergefühl des Anfängers und veranlaßt das Pferd gute Anlehnung zu nehmen, welche beiden Umstände die Anbahnung eines guten Verhältnisses zwischen Reiter und Pferd im hohen Grade erleichtern.

Für das Reiten auf der Stange gilt die in Fig. 300 abgebildete Zügelhaltung.

Die linke Hand, auch Zügelhand genannt, wird unmittelbar ober dem Widerrist des Pferdes gehalten, eher niedriger als höher. Werden die Zügel dagegen mit beiden Händen geführt, so muß die Haltung der Hände tiefer sein, oder um mich präziser auszudrücken, der Reiter wird dann seine Hände unter die Widerristlinie senken.

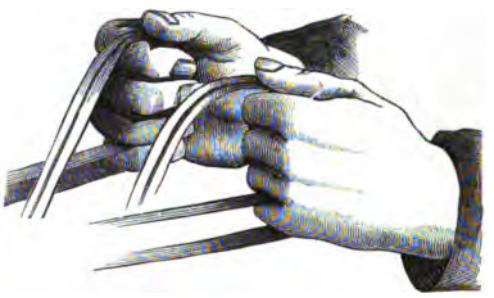
Der Anfänger ſollte ſich auch beim Reiten auf Stange ſtets der Trenſenzügel bedienen. Zu dieſem Zwecke wird der von der vollen linken Hand gehaltene Trenſenzügel ſo weit durch dieſelbe durchgezogen, daß er auf die linke Seite des Gebiſſes einwirken kann. Darauf erfaßt die rechte Hand ihr Ende desſelben Zügels

Fig. 298.



Zügelhaltung mit Wiſchzaum.

Fig. 299.

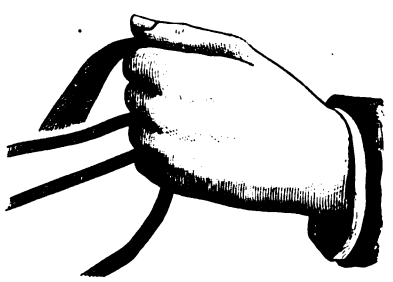


Zügelhaltung mit Doppeltrenſe.

ebenfalls mit der ganzen Hand, und ſorgt für eine entſprechende Zügelwirkung auf der rechten Seite.

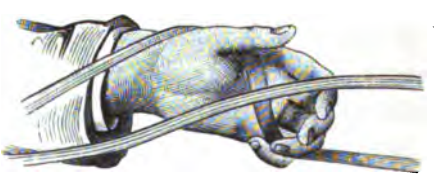
In England* iſt eine Zügelhaltung gebräuchlich, die mehrfach von der eben beſchriebenen abweicht.

Fig. 300.



Zügelhaltung mit Stange.

Fig. 301.



Führung der Zügel mit einer Hand.

Gebraucht der Reiter z. B. nur eine Hand, ſo legt er den linken Zügel zwiſchen den dritten und kleinen Finger und läßt ihn zwiſchen dem Daumen und Zeigefinger wieder hervorkommen, während der rechte Zügel in der flachen Hand liegt, ſo daß beide Zügel ſich kreuzen (Fig. 301).

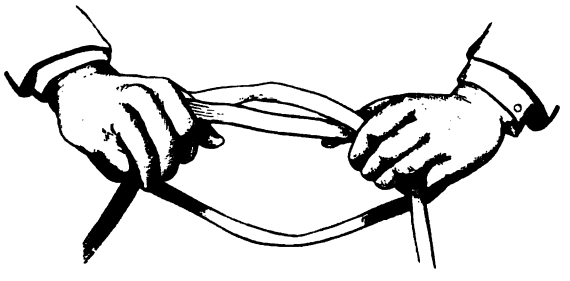
Werden die Zügel dagegen mit beiden Händen gehalten, ſo wird der rechte

* Siehe „Riding on the Flat and across Country“ by Capt. M. H. Hayes.

Zügel zwiſchen dem dritten und kleinen Finger der rechten Hand geführt, während der Daumen und Zeigefinger derſelben Hand das überflüſſige Ende des linken Zügels feſthalten. Ganz ebenſo verfährt die linke Hand mit dem linken Zügel und dem rechten Zügelende (Fig. 302).

Das Verkürzen der Zügel kann mit dieſer Zügelhaltung ſchnell und bequem auf die Art ausgeführt werden, daß der Reiter ſeine linke Hand ſo weit erforderlich auf den linken Zügel vorgleiten läßt und darauf den rechten Zügel mit dem Daumen und Zeigefinger der linken Hand erfaßt, ſo daß die Zügel ſich kreuzen (Fig. 303). Nachdem dies geſchehen, gibt die rechte Hand die Zügel frei und nimmt wieder ihre frühere Stellung ein.

Fig. 302.



Engliſche Zügelhaltung mit beiden Händen.

Werden doppelte Zügel in einer Hand gehalten, ſo trennt der Zeigefinger die rechten, der dritte Finger die linken Zügel und umgekehrt; die Zügel werden dann wie bei der Führung einfacher Zügel gekreuzt. Das Zügelpaar, welcher der Reiter eine vorherrſchende Wirkung ausüben laſſen will, wird auf der äußeren Seite geführt, während der zweite Finger das andere Paar auseinanderhält.

Sollen dagegen doppelte Zügel mit beiden Händen geführt werden, ſo geſtaltet ſich die Zügelhaltung wie in Fig. 304, falls man nicht beide Zügel wie einen gebraucht.

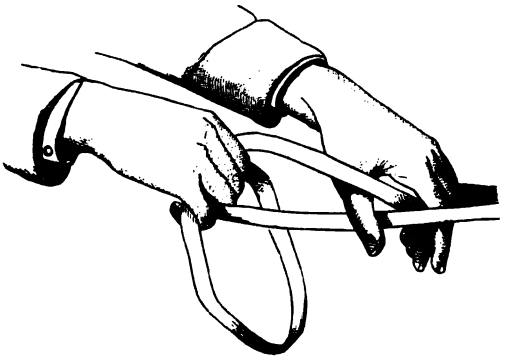
Bei dieſer Führung doppelter Zügel iſt es am zweckmäßigſten, die Trenſenzügel auf der äußeren und die Stangenzügel auf der inneren Seite zu haben.

Die Vorteile der hier geſchilderten engliſchen Zügelhaltung ſind, daß der Reiter die Zügel ſehr feſt und ſicher mit der Hand umſchließt und ohne ſtörend auf das Maul des Pferdes einzuwirken, alle erforderlichen Handgriffe ebenſo ſchnell als bequem ausführen kann. Renn- und Jagdreiter bedienen ſich auch deshalb keiner anderen Zügelhaltung, aber ſelbſt beim Spazierenreiten pflegen in England ſowohl Herren wie Damen meiſtens ihre Zügel mit beiden Händen zu führen.

Im innigſten Zuſammenhang mit der Zügelführung ſtehen die ſogenannten „Hilfen“, oder mit anderen Worten die Mittel, deren ſich der Reiter bedient, um ſich dem Pferde verſtändlich zu machen. Dieſe Mittel ſind die Hand und die Schenkel. Letztere geben den Impuls zur Bewegung, erſtere beherrſcht und lenkt dieſelbe.

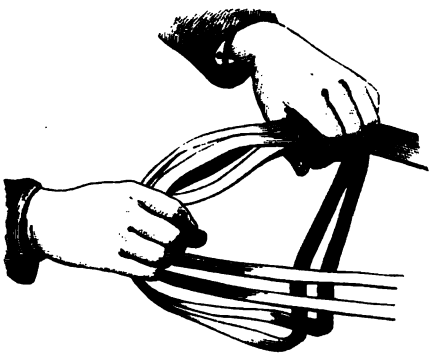
Die Schenkel wirken auf zweierlei Weiſe: nämlich entweder beide gleichzeitig und durch Entwicklung einer gleichmäßigen Kraft, oder auch jeder Schenkel für ſich, je nachdem der Reiter ſein Pferd geradeaus oder ſeitwärts lenken will. Die Aufgabe der Hand iſt dagegen das Pferd zu unterſtützen, zurückzuhalten, zum Stehenbleiben oder Rückwärtstreten zu veranlaſſen, zu wenden und in der neuen

Fig. 303.



Verkürzen der Zügel.

Fig. 304.



Doppelte Zügel mit beiden Händen geführt.

Direktion zu erhalten. Bezüglich der Anwendung der Schenkel iſt zu bemerken, daß der Reiter entweder die Ferſe allein oder auch das ganze Bein vom Knie abwärts oder ſchließlich nur die Wade zu ſeinen Zwecken gebraucht. Hierbei wirkt das Bein durch wiederholtes Klopfen, durch vibrirende Berührung oder feſten Anſchluß.

Der rechte Platz für die Schenkelwirkung iſt gewöhnlich dicht am Sattelgurt. Die Ferſe wird meiſtens hinter dem Gurt gebraucht, wohingegen der ganze untere Teil des Beines bald an, bald hinter den Gurten angelegt wird, wenn der Reiter beabſichtigt kräftiger auf das Pferd einzuwirken.

Ein wiederholtes Klopfen mit der Ferſe oder der Wade dient zum Vortreiben des Pferdes. Anhaltende, ſtützende Wirkung des Schenkels erfordern die Direktionsveränderungen, der Galopp u. ſ. w. Der vibrirende Anſchluß, der hauptſächlich mit der Wade bewerkſtelligt wird, wirkt wie ein freundliches „Habt Acht“ auf das Pferd.

Wenn beide Schenkel gleichmäßig gegen die Sattelgurten gepreßt werden, rufen sie eine Bewegung nach vorwärts hervor, falls das Pferd bis dahin still gestanden, wohingegen sie die Bewegung beschleunigen, wenn dieselbe bereits im Gange ist. Liegt aber z. B. der linke Schenkel am Gurt, während der rechte hinter demselben wirkt, so wird das Hinterteil des Pferdes nach links hinüber gedrückt, wenn sich das Tier auf der geraden Linie befindet, oder auch wird damit bezweckt, das Hinterteil festzuhalten, falls das Pferd versuchen sollte, mit demselben nach rechts auszubrechen. Je weiter rückwärts der Reiter den Schenkel anlegt, desto kräftiger wirkt derselbe auf das Hinterteil ein.

Die Führung der Trense ist so einfach, daß sie kaum einer Erklärung bedarf. Jedenfalls werden einige wenige Worte genügen.

Verhält der Reiter beide Trensenzüge gleichmäßig, so hebt er den Kopf des Pferdes in die Höhe und überträgt das Gewicht vom Vorderteil zum Hinterteil, wodurch die Bewegung gemäßigt oder zum gänzlichen Aufhören gebracht wird. Durch fortgesetzte Anwendung derselben Zügelwirkung treibt der Reiter das Pferd sogar zum Rückwärtstreten. Läßt er dagegen den Zügel nur auf einer Seite einwirken, so wird das Pferd mit dem Vorderteil nach dieser und mit dem Hinterteil nach der entgegengesetzten Seite übertreten.

Die Hand allein kann jedoch ohne Beihilfe der Schenkel keine befriedigende Resultate erzielen. Hand und Schenkel müssen deshalb bis auf wenige Ausnahmsfälle stets in vollkommener Übereinstimmung auf das Pferd einwirken.

Was nun das Reiten auf Stange betrifft, so hat der Anfänger dabei Folgendes zu beachten:

In erster Linie halte er sich vor Augen, daß nichts mit dem Pferde vornommen werden darf, bevor dasselbe nicht durch versammelnde Hilfen auf die Absichten des Reiters aufmerksam gemacht worden ist. Dieses „Versammeln" wird durch gemeinsame Einwirkung von Hand und Schenkel zu Wege gebracht. Die Hand bewirkt hierbei durch eine schraubenartige nach aufwärts und rückwärts gerichtete Bewegung, daß der Pferdekopf sich unter Beibehaltung der rechten Kopfstellung etwas zurückrichtet, die Schenkel dagegen zwingen das Pferd mit den Vorderfüßen vorwärts zu treten. Hierdurch wird die Kraft des Tieres sozusagen unter dem Reiter konzentrirt, so daß er sich derselben nach Belieben bedienen kann.

Wünscht der Reiter im Schritt anzureiten, so wird also das Pferd zuerst versammelt, worauf die vortreibende Schenkelhilfe so lange verstärkt uud erneuert wird, bis das Pferd derselben Folge leistet. Sowie dies geschehen, hat aber auch die zurückhaltende Einwirkung der Hand aufzuhören. Soll dagegen das Tempo beschleunigt werden, so tritt genannte Einwirkung der Hand erst ein, wenn dem

gewünſchten Tempo in der Bewegung des Pferdes Ausdruck verliehen worden iſt. Die Schenkel hören dann auf vorzutreiben und nehmen wieder ihre paſſive Stellung an den Seiten des Pferdes ein.

Jede Mäßigung des Tempos wird ebenfalls durch verſammelnde Hilfen vorbereitet, nur ſteht die Einwirkung der Schenkel hier gegen diejenige der Hand zurück und nimmt allmählich ab, bis das gewünſchte Tempo erreicht iſt, worauf die Schenkel wieder in Wirkſamkeit treten, um im Verein mit der Hand das neue Tempo zu reguliren. Genau ſo wird auch vorgegangen, wenn das Pferd zum Stehenbleiben oder Rückwärtstreten veranlaßt werden ſoll, jedoch muß überſtürztes

Fig. 305.

Nachgeben der Zügelhand.

Fig. 306.

Verhalten

Rückwärtstreten durch kräftigere Schenkelwirkung und leichtere Hand aufgehalten, und zu läſſiges durch ein entgegengeſetztes Verhältnis der Hilfen beſchleunigt werden.

Die Bewegungen der Hand, welche zu den hier geſchilderten Hilfen erforderlich ſind, beſtehen in einem ſchraubenartigen, vom Handgelenk ausgehenden „Nachgeben (Fig. 305) und einem ebenſo gearteten „Verhalten“ (Fig. 306). Beim Nachgeben wird die Hand von rückwärts nach vorwärts geſchraubt, ſo daß ſich der Daumen dem Körper des Reiters und der kleine Finger dem Pferdehals nähert. Beim „Verhalten“ dagegen wird die ſchraubenartige Bewegung in entgegengeſetzter Richtung, d. h. von vorn nach rückwärts ausgeführt, ſo daß ſich der kleine Finger gegen die Bruſt des Reiters hebt.

Auch beim Ausführen der Wendung ſoll die Hand wie eine Schraube wirken, indem ſie den kleinen Finger durch eine ſchraubenartige Drehung des Handgelenkes auf die Seite, wohin das Pferd gewendet werden ſoll, gegen die Schulter des Reiters hebt.

Will der Reiter das Pferd, nachdem er dasſelbe zuvor durch Verſammeln hierauf vorbereitet, eine Wendung ausführen laſſen, dreht er alſo die Zügelhand gegen die Wendungsſeite — auf der Reiterſprache die inwendige genannt — und

der entgegengesetzte (auswärtige) Schenkel unterstützt im Verein mit dem inwendigen das Hinterteil, während das Vorderteil gewendet wird. Sobald die Wendung ausgeführt ist, wird das Pferd wieder versammelt und in der neuen Direktion weiter geführt.

Bezüglich der Thätigkeit der Hände wäre außerdem noch zu erwähnen, daß das Nachgeben und Versammeln stets in Übereinstimmung mit den Kopf- und Halsbewegungen des Pferdes geschehen soll, damit das Tier ja nicht die Empfindung bekomme, daß der Reiter die Kraft seiner Fäuste an dessen Maul erproben wolle. Das Pferd soll im Gegenteil einsehen lernen, daß das Gebiß kein Torturinstrument ist, sondern nur dazu dient, ihm die Wünsche des Reiters zu verdolmetschen. Die harte Faust reißt in den Zügeln oder liegt bleischwer auf denselben, die weiche Hand führt die Zügel nach dem Ausspruch des berühmten englischen Jockeys, Sam Chifney, als ob dieselben aus einem seidenen Faden, so dünn wie ein Frauenhaar, bestehen würden, welchen der Reiter fürchte zu zerreißen.

Es ist eine ziemlich allgemeine Ansicht, daß starke Männer selten oder nie eine weiche Hand haben. Ich glaube jedoch, daß auch der stärkste Mann, wenn nur sein Sitz unabhängig von den Zügeln ist, ebenso gut mit leichter Hand die Zügel führen könnte, wie er im stande ist, mit der Feder die allerfeinsten Haarstriche aufs Papier zu zeichnen.

Obgleich noch vieles über die Führung des Pferdes zu sagen wäre, muß ich mich wegen des knappen Raumes, der mir zur Verfügung steht, vorläufig auf das bisher mitgeteilte beschränken, und nun zu dem Sitz des Reiters übergehen.

Der Sitz.

Jeder, der in den Sattel steigt, beabsichtigt natürlich dort so lange zu verweilen, als ihm gut dünkt. Wie verschieden ist aber die Haltung, welche die reitende Menschheit annimmt, um sich auch im Sattel die Freiheit ihrer Entschlüsse zu sichern! Man denke nur an den Schulreiter, den Jockey, den Kosacken und den Sonntagsreiter, welch letzterer, von tötlicher Angst erfaßt, alles daran setzt, die drohende Trennung von seiner Rosinante nicht zu einem „fait accompli“ werden zu lassen.

Indessen ist die in diesen und anderen Reitertypen hervortretende Verschiedenartigkeit des Sitzes durchaus nicht so ungerechtfertigt, als wohl auf den ersten Blick erscheinen mag, denn der Sitz muß unbedingt vom Körperbau des Reiters, der Beschaffenheit des Pferdes und dem mit der Reiterei verfolgten Zweck beeinflußt werden. Nur die eine Thatsache, daß der Sitz durch Balanciren, durch Anschluß

gewiſſer Körperteile an den Sattel und durch den in dem Bügel liegenden Stützpunkt beibehalten wird, iſt keinerlei Wechſelungen unterworfen. Die Sicherheit, die wir bei manchen Reitern bewundern, liegt eben darin, daß ſich die Betreffenden nicht auf eines oder zwei genannter „Sitzmittel“ verlaſſen, ſondern von allen dreien zweckmäßigen und rechtzeitigen Gebrauch zu machen verſtehen. Leider verhält es ſich mit dieſer Erklärung, wie mit der ſtereotypen Phraſe des Taſchenſpielers „Geſchwindigkeit iſt keine Hexerei“.

Der aufgeſeſſene Reiter bietet dem Auge drei Linien dar:

Eine obere, die den Oberkörper umfaßt.

Eine mittlere, welche von den Hüften bis zum Knie gehend, das Geſäß und die Oberſchenkel in ſich faßt.

Eine untere, zu welcher die Waden und Füße gehören.

Die Sicherheit des Sitzes beruht nun hauptſächlich auf der mittleren Linie, denn die Körperteile, aus welchen dieſelbe zuſammengeſetzt iſt, ſollen ſozuſagen unzertrennlich vom Sattel ſein.

Dies kann jedoch nur dann erreicht werden, wenn der Reiter das Geſäß gut vorſchiebt und ſich tief in den Sattel herunterſetzt, ſo daß die beiden Geſäßknochen dort mit der Spalt ein möglichſt großes, dem Reiter deutlich fühlbares Dreieck (⁎ ⁎ ⁎) bilden können. Die Oberſchenkel werden hierbei heruntergepreßt und einwärts gedreht und die Knie feſt, aber nicht mit krampfhafter Starre, an den Sattel geſchloſſen.

Aus dieſen Hauptpunkten geht folgende allgemeine und für jeden Reiter geltende Regel hervor: Von den Hüften aufwärts *beweglich*, um je nach Bedarf das Gleichgewicht verändern zu können; vom Knie abwärts *beweglich*, um die Sporen benützen und das Hinterteil des Pferdes kontrolliren zu können, und zwiſchen dieſen beiden Punkten — den Hüften und Knien — *unbeweglich*, um die Sicherheit des Sitzes zu erhalten.

Das Bein des Reiters ſoll ſich alſo bei Erteilung der verſchiedenen Hilfen um einen feſten Punkt, das Knie, bewegen. Das Kniegelenk ſelbſt muß jedoch beweglich bleiben, damit Steifheit in den unteren Teilen der Extremitäten vermieden werde.

So lange der Reiter die Schenkelhilfen nicht in Wirkſamkeit treten läßt, ſoll der untere Teil des Beines frei und natürlich herabhängen, d. h. ein Geringes hinter der Vertikalen, wobei auch zu beachten iſt, daß die Waden nur die Haarſpitzen des Pferdes berühren dürfen.

Der Oberleib wird aufrecht gehalten ſo lange der Reiter keine andere Aufgabe hat, als den äſthetiſchen Anforderungen der Reitkunſt zu entſprechen und ſich

unnötige Anstrengungen zu ersparen. Dagegen wird der Oberkörper vorgebeugt, wenn der Reiter zu einer beschleunigten Gangart übergehen oder das Hinterteil des Pferdes entlasten will, und zurückgelehnt, wenn das Tempo ermäßigt oder der Sitz befestigt werden soll. Die Ellbogen sind dicht an den Körper zu halten, und im übrigen gilt die allgemeine Rekrutenvorschrift „Kopf hoch, Brust heraus, Schultern zurück" umsomehr auch für jeden anständigen Zivilreiter, als sie die Grundbedingungen eines sicheren Sitzes und einer richtigen Führung enthält.

Die Haltung des Unterarmes hängt von der Haltung der Hand ab, und diese richtet sich wieder danach, ob das Pferd Kopf und Hals höher oder niedriger trägt. Eine unerläßliche Forderung ist jedoch, daß sich der Unterarm um einen festen Punkt, den Ellbogen, bewegen und dieser also fest, aber ohne Steifheit, an den Oberleib geschlossen werden soll.

Das Fußgelenk hat freien Spielraum, so lange der Fuß nicht zu weit in den Bügel geschoben ist. Selbstverständlich verliert der Reiter den Bügel desto leichter, je weniger er von demselben am Fuße hat. Solche Reiter, welche der englischen Methode huldigen und besondere Freude an scharfen Gangarten in schwierigem Terrain haben, pflegen deshalb auch die Füße bis zum Rist in die Bügel hineinzuschieben. Der Anfänger thut jedoch entschieden klüger daran, alle Extreme zu vermeiden. Ich rate ihm deshalb, die Bügel so zu nehmen, daß der Ballen auf dieselben zu ruhen kommt. Der Bügel und der Fuß des Reiters sollen gleichsam einen einzigen Körper bilden. Dies ist aber undenkbar, wenn dem Fußgelenke Geschmeidigkeit und Beweglichkeit abgehen.

Jeder Reiter, der nicht in der Lage ist, seinen Sitz nach der Széchényischen Methode zu befestigen, sollte von Zeit zu Zeit einige der folgenden gymnastischen Übungen* vornehmen.

Übungen für den Sitz.

I.

Lasse die Arme unbeweglich an den Seiten hängen, strecke den einen Schenkel vom Sattel fort und führe ihn darauf wieder in die frühere Lage zurück. Nehme dieselbe Übung mit dem andern Schenkel vor. Das Knie wird hierbei soviel wie möglich nach einwärts geschraubt und die ganze Bewegung durch eine Drehung des Hüftgelenks ausgeführt.

---

* Siehe „A System of Horse Gymnastics" by Edward L. Anderson.

II.

Erhebe beide Knie, bis sie sich ober dem Sattelknopf berühren, und führe sie darauf wieder in ihre frühere Lage zurück. Versuche hierbei einen möglichst großen Teil der inneren Schenkelfläche mit dem Sattel in Berührung zu bringen. Der übrige Körper ist unbeweglich zu halten.

III.

Lasse die Schenkel dicht geschlossen an den Sattel liegen, neige den Oberkörper zurück, bis die Schultern die Kruppe des Pferdes berühren, und nehme sodann langsam wieder die aufrechte Haltung ein.

IV.

Setze dich mit richtiger Schenkellage tief in den Sattel, lehne den Oberkörper leicht seitwärts gewendet vor, bis eine der Schultern die Mähne des Pferdes berührt und gehe sodann langsam wieder in die frühere Stellung zurück.

V.

Drehe den Oberkörper seitwärts, rückwärts, vorwärts, wiederum seitwärts und schließlich in die normale Stellung zurück.

Übungen im Balanciren.

I.

Schwinge das rechte Bein über den Sattelknopf auf die linke Seite hinüber, schwinge darauf beide Beine auf die rechte Seite und nehme schließlich den gewöhnlichen Sitz wieder ein, indem du das linke Bein in die frühere Lage zurückführst.

II.

Schwinge das rechte Bein über den Sattelknopf auf die linke Seite hinüber, drehe sodann den Körper auf dem Gesäß bis das Gesicht dem Schwanz des Pferdes zugewendet ist. Schwinge in dieser Lage erst das linke und dann das rechte Bein über den Sattel und drehe darauf die Brustseite wieder dem Kopf des Pferdes zu. Nimm schließlich den normalen Sitz wieder ein, indem du das linke Bein über den Sattelknopf schwingst. Führe dieselbe Übung auch in entgegengesetzter Reihenfolge aus.

Übungen für die Beine und Füße.

I.

Halte die Knie dicht an den Sattel geschlossen, hebe Wade und Fuß des einen Beines und sodann jene des anderen so weit wie möglich in die Höhe, ohne

dabei das Pferd zu berühren oder die Knie aus ihrer Lage zu bringen. Diese Übung muß im Schritt, Trab und Galopp ausgeführt werden, damit der Reiter vollständige Gewalt über die auf das Hinterteil des Pferdes einwirkenden Teile seiner Beine gewinne.

II.

Halte den Oberkörper unbeweglich und lasse die Beine frei herabhängen. Drehe sodann erst den einen und darauf den andern Fuß aus- und einwärts.

Zweck dieser Übung ist, dem Fußgelenk jene federnde Geschmeidigkeit zu verleihen, welche den geübten Reiter kennzeichnet und das Erfassen der Bügel in so hohem Grade erleichtert.

Aufsitzen ohne Bügel.

Stelle dich links vom Pferde, das Gesicht der Schulter desselben zugewendet, auf. Nimm einen Büschel der Mähne in die linke Hand, den Daumen aufwärts gehalten. Erfasse den Sattelknopf mit der rechten Hand, die Finger unter dem Sattelbaum, den ausgestreckten Daumen abwärts gewendet.

Stoße dich mit einem elastischen Absprung vom Boden ab und übertrage dein Gewicht auf die Arme, bis der Spalt sich in gleicher Höhe mit dem Widerrist befindet.

Verbleibe einen Augenblick in dieser Stellung, schwinge sodann das rechte Bein über die Kruppe des Pferdes und setze dich in den Sattel nieder.

Lasse die Mähne und den Sattel los.

Dem Anfänger wird diese Übung äußerst schwierig vorkommen. Thatsächlich ist dieselbe aber so leicht, daß sie nach einigen Versuchen von jedem ausgeführt werden kann, der die zum Reiten erforderliche Gewandtheit und Entschlossenheit besitzt. Es muß diese Übung jedoch in allen Gangarten vorgenommen werden. Während des Galopps beachte der Reiter, den Körper beim Hinüberschwingen des rechten Beines nicht zu weit auf die entgegengesetzte Seite vorzuneigen. Außerdem darf der Körper hierbei nicht so hoch gehoben werden, als wenn das Pferd stille steht, und schließlich fällt während des Galopps auch die früher erwähnte kurze Pause vor dem Hinüberschwingen des Beines gänzlich fort.

Absitzen ohne Bügel.

Erfasse die Mähne und den Sattelknopf wie zum Aufsitzen. Übertrage in demselben Augenblick, wo das rechte Bein auf die andere Seite hinübergeschwungen

wird, das Körpergewicht auf die ausgestreckten Arme, halte den Körper einen Augenblick vollkommen perpendikulär gegen die linke Seite des Pferdes gestützt, das ganze Gewicht auf den Armen ruhend. Lasse dich auf den Fußspitzen, dicht neben den Schultern des Pferdes, behend auf den Boden herunter. Diese Übung wird ebenfalls im Trab und Galopp vorgenommen, wobei der Reiter, ohne vorher die oben erwähnte Pause zu beobachten, ein paar Schritte neben dem Pferde herläuft und dann sowohl die Mähne als den Sattelknopf losläßt.

Allgemeine Übungen.

I.

Erfasse die oberen Kanten beider Seitenblätter, übertrage das Gewicht auf die ausgestreckten Arme und drehe den Körper erst auf die eine und dann auf die andere Seite.

II.

Erfasse die oberen Kanten beider Seitenblätter, neige den Körper, auf die leicht gebogenen Arme gestützt, der Mähne zu, schwinge die Beine nach rückwärts, kreuze dieselben und setze dich, das Gesicht der Kruppe des Pferdes zugewendet, wieder in den Sattel zurecht.

III.

Lege in dieser Stellung die flache Hand auf die Lende des Pferdes und versuche durch die im vorhergehenden Punkte beschriebene Bewegung der Beine wieder mit dem Gesicht nach vorwärts in den Sattel zu kommen.

Es ist weder notwendig noch wünschenswert, daß der kräftige Anschluß der Schenkel auch im Schritt beibehalten werde. Diese Gangart ist nämlich so weich, daß das Körper- und Gleichgewicht um so mehr genügen, dem Sitze Festigkeit zu verleihen, als ja die Lage der Beine es den Schenkeln ermöglicht, jeden Augenblick wieder festen Schluß zu nehmen. Der freie, bequeme Sitz darf jedoch nie in nachlässiges Hängen auf dem Pferde ausarten. Auch glaube ich den Leser daran erinnern zu müssen, daß das Pferd im Schritt häufiger als in schnelleren Gangarten zum Stolpern geneigt ist. Das Schrittreiten befreit somit den Reiter keineswegs von der Pflicht, seine Aufmerksamkeit auf das Pferd gerichtet zu halten.

Das Pferd soll außerdem stets gut in der Hand sein. Es ist dies um so notwendiger, falls das Pferd ermüdet sein sollte, denn im erschöpften Zustande ist das Tier am wenigsten im stand, sich bei etwaigem Stolpern auf den Beinen zu

erhalten. Beim Reiten über einen Abhang wird dem Pferde soviel Freiheit gelassen, daß es seine Haltung und Schritte der Abschüssigkeit des Terrains anpassen kann. Gleichzeitig lehnt sich der Reiter mit fest angelegten Schenkeln so weit rückwärts, daß die Vorderhand, welche nun am meisten zu tragen hat, nicht unnötig belastet werde. Aufwärts wird im Zick-Zack geritten, und ist die Anhöhe sehr

Fig. 307.

Sitz des Reiters im Schritt.

steil, möge sich der Reiter auch mit vorgebeugtem Oberleib aus dem Sattel heben, um dem Pferde die Arbeit möglichst zu erleichtern. Bei solchen Gelegenheiten ist es ihm sogar gestattet, der vorgebeugten Stellung durch Erfassen eines Mähnenbüschels besseren Halt zu verleihen. Selbstverständlich wird hierbei auch stets mit losen Zügeln geritten.

Den Sitz des Reiters im Schritt zeigt Fig. 307.

Im Trab wird das Pferd leicht zwischen Hand und Schenkel geführt. Erstere ermäßigt das Tempo, letztere beschleunigen dasselbe. Die Haltung des Reiters ist aufrecht mit angezogenen Schultern und fest angelegten Schenkeln.

Die mit dem Ausdruck „Englisch Traben“ bezeichnete Reitmethode ist nicht mit Unrecht auch „Leicht Reiten“ benannt worden, denn dadurch, daß mit derselben das harte Niederfallen des Reiters im Sattel vermieden wird, gelingt es, nicht nur die Kräfte des Pferdes, sondern auch jene des Reiters beim Traben auf eine geradezu unglaubliche Art zu schonen. Der französische Kavallerie-Oberst Bonie äußert sich hierüber in seinem interessanten Werke „Sur la vitesse et le fond d'une troupe de cavalerie en campagne“ wie folgt:

„Um sich von dem Nutzen des Leicht Reitens zu überzeugen, genügt es, zwei Abteilungen eine Strecke von 50—60 km traben zu lassen, die eine Abteilung auf althergebrachte, die andere auf englische Art. Erstere wird nach dieser langen Trabrepriſe vollkommen erschöpft sein. Bei jedem Trabtempo erhält nämlich das Pferd von dem ganzen Reitergewicht, welches außerdem nicht immer nach Vorschrift in den Sattel niederfällt, einen Stoß in den Rücken. Die englische Trabmethode dagegen reduzirt die Anzahl der Stöße auf die Hälfte, und obgleich auch der englisch trabende Reiter bei jedem zweiten Trabtempo in den Sattel niederfällt, geschieht dies ohne Stoß; der Rücken des Pferdes wird somit weit weniger angestrengt.“

Jeder vernünftige Reiter wird sich deshalb beim Spazieren- und Tourenreiten ausschließlich der englischen Trabmethode bedienen.

Der Vorgang hierbei ist folgender:

In dem Augenblick, wo eines der diagonalen Fußpaare des Pferdes den Boden berührt, tritt ein Stoß ein, welcher den Reiter in die Höhe schleudert. Bei manchen Pferden geschieht dies mit solchem Nachdruck, daß dem Anfänger zu Mute wird, als ob er nie wieder in den Sattel herunterkommen sollte. Unterdessen hat das nächste, von dem zweiten diagonalen Fußpaar ausgeführte Trabtempo stattgefunden, und in demselben Moment, als der Reiter in den Sattel niederfällt, ist das diagonale Paar, das ihn emporgehoben, auch schon aufs neue bereit, dieselbe Wirkung hervorzubringen.

Auf diese Art trägt das Pferd die halbe Zeit gar kein Gewicht, und die Aktion — sowie auch die Reaktion — ist derartig, daß das Reitergewicht eher beschleunigend als hemmend auf das Tempo einwirkt. Immer ist es jedoch ein und dasselbe diagonale Fußpaar, welches den Reiter in die Höhe schleudert und den Stoß empfängt. Daher der Ausdruck: mit dem rechten oder linken Fuß traben.

Es gibt indes Pferde, bei welchen die Reaktion im Trab nicht besonders stark ist. Auf einem solchen Pferde stützt sich der Reiter leicht auf die Bügel, lehnt den Oberkörper ganz wenig vorwärts und hebt sich etwas in den Sattel, wenn der bei allen Pferden merkbare stärkere Stoß eintritt. Der rechte Moment

zu diesem sich Heben im Sattel wird von den meisten Reitern instinktmäßig erfaßt. Jeder praktische Reiter dürfte auch bemerkt haben, daß manche Pferde ungleich traben, d. h. mit dem einen Fußpaar größere Schritte als mit dem andern machen. Da bleibt dem Reiter nichts anderes übrig, als sich einige Schritte weit stoßen zu lassen, um darauf zu kommen, welches der Hinterbeine des Pferdes sich am besten dazu eignet, ihn zu heben und den Stoß aufzufangen.

Fig. 308.

Sitz des Reiters beim Englisch Traben.

Ein guter Reiter hebt sich nie plötzlich oder ruckweise in den Sattel, sondern erwartet den Impuls hierzu vom Pferde und hebt sich dann ruhig nur soviel als gerade notwendig ist. Je schneller das Pferd trabt, desto weniger braucht sich der Reiter im Sattel zu heben; ja, auf wirklichen Schnelltrabern hört das Englisch Traben ganz von selbst auf.

Zum Leicht- oder Englisch Reiten müssen die Schenkel und Knie fest an den Sattel geschlossen werden; die niedrig gehaltenen Hände geben dem Pferde eine ruhige, aber leichte Anlehnung, die Schultern werden zurückgeschoben und der untere Teil des Beines hängt gerade herunter, ohne die Seiten des Pferdes zu bearbeiten (Fig. 308).

Will der Reiter wieder zum Schritt übergehen, so lehnt er den Oberleib zurück, legt die Schenkel an und gibt dem Pferde verstärkte Anlehnung.

Während des Galopps, welcher aus einer Reihe von Sprüngen besteht, setzt sich der Reiter, ganz wenig zurückgelehnt, tief in den Sattel. Das Gesäß soll hierbei eine kaum bemerkbare reibende, schiebende Bewegung zeigen und darf durchaus nicht in dem Sattel herumhopfen. Eine gute Probe für die Weichheit des Galoppsitzes ist, dem Reiter eine Münze zwischen das Gesäß und den Sattel zu legen und ihn dann im Galopp anreiten zu lassen. Liegt die Münze nach dem Galopp noch auf ihrem Platz, so hat der Sitz die Probe bestanden, wenn nicht, kann es als erwiesen betrachtet werden, daß derselbe sich noch nicht von der verpönten hopsenden Bewegung befreit hat.

Richtig ist der Galopp, wenn der korrespondirende Vorder- und Hinterfuß der Seite, auf welcher das Pferd galoppirt, vorgreifen. Im Galopp rechts soll das Pferd also mit rechts gestelltem Kopf und Hinterteil — der Kopf wird hierbei in den Ganaschen nur soweit rechts gestellt, daß der Reiter den rechten Augenbogen und den Rand des rechten Nasenloches sehen kann — mit dem rechten Vorder- und Hinterfuß vorgreifen. Hierdurch wird das Gleichgewicht bewahrt und das Pferd in den Stand gesetzt, sich bei etwaigem Stolpern auf den Beinen zu erhalten. Solange das Pferd auf der geraden Linie galoppirt, ist es gleichgiltig, auf welchem Fuß dies geschieht, sollte es aber z. B. in einer Wendung nach links mit den rechten Füßen vorgreifen, so könnte es ihm schwer werden, das Gleichgewicht zu bewahren.

Falsch wird der Galopp genannt, wenn das Pferd mit den Vorderfüßen der einen und den Hinterfüßen der anderen Seite vorgreift.

Der Übergang vom Schritt zum Galopp rechts geschieht folgendermaßen: Das Pferd wird versammelt und der kleine Finger der linken Hand schraubenartig gegen die rechte Schulter zu erhoben. Hierdurch wird der rechte Zügel verkürzt, dem Pferdekopf die rechte Stellung gegeben und die rechte Schulter des Pferdes infolge der verhaltenden Wirkung des linken Zügels vorgeschoben. Gleichzeitig mit dieser Zügelhilfe wird der linke Schenkel hinter dem Sattelgurt angelegt, während der rechte Schenkel an dem Gurt liegen bleibt, um einerseits zu verhindern, daß die Kruppe zu weit nach rechts übertritt, andererseits aber auch eine vortreibende Wirkung auszuüben.

Nachdem das Pferd auf diese Art veranlaßt worden ist, den Galopp zu erfassen, gibt die Hand nach; doch muß dieselbe sogleich wieder, unterstützt von den Schenkeln, durch abwechselndes Verhalten und Nachgeben dafür sorgen, daß die Galoppbewegung fließend und harmonisch verbleibe.

Zum Galopp links sind die Hilfen ganz dieselben, nur werden sie auf der entgegengesetzten Seite gegeben.

Sollte das Pferd falſch eingeſprengt ſein, ſo wird alſogleich wieder zum Schritt übergegangen und durch erneuertes Einſpringen die richtige Bewegung erzwungen.

Es erfordert einige Übung, vom Sattel aus zu beurteilen, ob das Pferd

Fig. 309.

Sitz des Reiters im Galopp.

richtig oder falſch eingeſprengt iſt. Leider iſt das Gefühl, welches der falſche Galopp hervorruft, nicht leicht zu beſchreiben. Indeſſen wird der aufmerkſame Anfänger nicht gar lange Zeit brauchen, um dahinter zu kommen, daß das Gefühl im Geſäß beim Galopp rechts ein ganz anderes als beim Galopp links iſt. Wenn das Pferd rechts galoppirt, wird das Geſäß bei jedem Galoppſprung auf die linke

Hälfte geworfen und der rechte Schenkel, sowie auch das Knie, wollen nicht recht in der vorgeschriebenen Lage bleiben, was seinen Grund darin hat, daß die rechte Seite des Pferdes höher gehoben wird und sich mit größerer Energie fortbewegt als die linke. Beim Galopp links ist die Empfindung umgekehrt, aber ebenso deutlich. Galoppirt das Pferd dagegen übers Kreuz, so wird die Bewegung unregelmäßig und stoßend.

Fig. 300 veranschaulicht den Sitz des Reiters im Galopp.

Während des Galopps korrekt zu wechseln, d. h. von Galopp rechts zum Galopp links und umgekehrt überzugehen, setzt einige Fertigkeit und große Aufmerksamkeit sowohl beim Reiter als beim Pferde voraus. Das Pferd wird hierzu versammelt, die Hand gibt die notwendige Anlehnung, beide Schenkel werden angelegt, um das Pferd zu veranlassen, die Hinterfüße gut unter den Leib zu setzen, der zukünftige äußere Schenkel* verstärkt seine Wirkung, während der zukünftige innere dieselbe ermäßigt und das Kunststück ist fertig.

Bei dieser Übung muß der Reiter gut auf seinen Sitz achten, so daß der Oberleib nicht durch heftige Bewegungen aus dem Gleichgewicht gebracht werde, denn je mehr eine Übung eine richtige Verteilung des Gewichts erfordert, desto wichtiger ist es natürlich, daß der Reiter jede Störung des Gleichgewichts vermeide.

Sehr verkürzter Galopp, welcher zu seiner höchsten Entwicklung gebracht, einem fließenden, raumgreifenden Schritt an Schnelligkeit nachsteht, hat keinen praktischen Nutzen. Der gestreckte Galopp — auch Jagdgalopp genannt — kann dagegen als eine sehr nützliche Übung für Reiter und Pferd empfohlen werden. Zweck dieser Übung ist, das Pferd daran zu gewöhnen, gut mit den Hinterfüßen vorzugreifen. Gelingt dies, so verbessert sich die ganze Haltung des Pferdes; sowohl der Trab als der Schritt werden reiner, energischer und mehr raumgreifend, und das Pferd lernt es, bessere Anlehnung an das Gebiß zu nehmen. Die meisten Anfänger begehen indessen den Fehler, den Jagdgalopp nicht scharf und energisch genug zu reiten, und doch ist dies absolut notwendig, wenn das Pferd sich daran gewöhnen soll, sich selbst zu tragen und ehrlich mit allen vier Füßen zu arbeiten. Nur der Reiter, der es versteht, seinem Pferde einen solchen Galopp abzunötigen, wird schnell und sicher über alle Hindernisse reiten können. Wahrscheinlich war es dieses beschleunigte Tempo, welches dem kürzlich zum Major beförderten Infanterieoffizier vorschwebte, als er, zu seinem Adjutanten gewendet, mit bekümmerter Miene ausrief: „Junger Freund, ein galoppirendes Pferd ist ein offenes Grab.“

---

* Die innere Seite ist diejenige, nach welcher hin die Wendung ausgeführt wird. Die entgegengesetzte wird die äußere genannt.

So gefährlich ist die Geschichte jedoch nicht, wovon sich ein jeder, der den Versuch wagen will, überzeugen kann.

Die Übungen im Springen sollten vom Anfänger stets auf einem ruhigen, gut gerittenen Pferde vorgenommen werden. Eine Höhe von 50 cm und eine Breite von 70 cm genügen für den Anfang vollständig.

Zum Sprung von der Stelle wird das Pferd versammelt, die Hand gibt nach und die Schenkel nehmen kräftigeren Anschluß, um das Pferd zum Sprung anzutreiben. Weitere Hilfen werden selten erforderlich sein. Sowie der Sprung ausgeführt ist, hat die Hand verstärkte Anlehnung zu geben. Bezüglich der Haltung des Reiters ist zu bemerken, daß der Oberkörper leicht vorgebeugt werden soll, wenn sich das Pferd zum Sprunge erhebt. Gleich darauf lehnt sich der Reiter aber zurück und wird die aufrechte Haltung erst wieder angenommen, wenn das Pferd mit den Vorderfüßen gelandet. Während des Sprunges vermehrten Halt in den Bügeln zu suchen, ist ein sehr gefährliches Experiment, das zu einer ebenso plötzlichen wie gründlichen Trennung zwischen Reiter und Pferd führen kann. Ebenso entschieden muß dem Reiter abgeraten werden, das Pferd über das Hindernis „heben" zu wollen. Nachdem die Hand die versammelnde Hilfe gegeben, soll sie sich, wie bereits erwähnt, darauf beschränken, nachzugeben, bis das Pferd wieder festen Boden unter den Vorderfüßen hat, worauf sie dem Tiere die Stütze gewährt, welcher dasselbe bedarf, um das Gleichgewicht wieder zu gewinnen.

Während des im Laufe ausgeführten Sprunges ist die Haltung des Reiters ungefähr dieselbe, wie im Galopp. Das Vorbeugen des Oberkörpers ist nun nicht notwendig. Der Reiter soll sich im Gegenteil gut in den Sattel heruntersetzen, um nicht aus dem Sitz zu kommen, falls das Pferd „ausbrechen" oder vor dem Hindernis kehrt machen sollte. In demselben Moment, wo das Pferd sich zum Sprunge hebt, gibt der Reiter den Oberkörper so weit zurück, daß er dem Pferde die Anstrengung erleichtert; sobald aber das Pferd gelandet, nimmt er wieder die frühere aufrechte Haltung ein und läßt eine versammelnde Hilfe eintreten. Sollte das Pferd nach dem Sprung stolpern, so muß der Reiter blitzschnell den Oberleib zurückgeben, um so die Vorderhand zu entlasten, und gleichzeitig durch hebende Zügelwirkung einem Sturze vorzubeugen suchen.

Ein Pferd, das im Jagdgalopp über ein Hindernis hinwegsetzen soll, muß den Kopf frei bewegen können. Die Zügel dienen deshalb nur dazu, das Pferd gerade auf das Hindernis loszusteuern und müssen dieselben aus diesem Grunde sogleich nachgelassen werden, wenn sich das Pferd zum Sprunge hebt. Die Beine hält der Reiter fest gegen die Seiten des Pferdes geschlossen; doch soll die Schenkelhilfe nur stützend, nicht beunruhigend wirken. Muß das Pferd einmal ein wenig

„aufgemischt“ werden, so hat dies auf dem Wege zum Hindernis, also nicht unmittelbar vor demselben oder gar während des Sprunges zu geschehen.

Nach jedem gelungenen Sprung wird das Pferd „abgeklopft“.

Die Gerte ist eine künstliche Hilfe, mit welcher bezweckt wird, Widersetzlichkeit seitens des Pferdes zu bekämpfen, das Pferd vorwärts zu treiben und ihm, wenn nötig, eine heilsame Warnung zu erteilen. Es ist indessen gar nicht so leicht, richtigen Gebrauch von der Gerte zu machen. Leistet das Pferd z. B. ernsten Widerstand, so braucht der Reiter nur zu gut beide seine Hände, und wozu nützt ihm dann die Gerte? Hiermit soll jedoch keineswegs gesagt werden, daß die Gerte nicht von Nutzen sein könne, wenn es gilt, einen faulen Gaul zu „wecken“ oder einem tückischen Mores zu lehren. Der Anfänger möge sich deshalb immerhin mit einer seinem persönlichen Geschmacke entsprechenden Gerte versehen, nur will ich nicht verschweigen, daß mir der weniger biegsame Reitstock, mit dem man den Punkt, auf den man es gerade abgesehen hat, leichter treffen kann, stets viel lieber gewesen ist.

Sporen gehören nicht zu der Ausrüstung solcher Reiter, welche mit ihrer Reiterei nichts anderes bezwecken, als sich und ihrem Pferde eine gesunde Bewegung zu verschaffen. Nichtsdestoweniger kann es unter Umständen sehr fatal sein, ohne Sporen am Absatz in den Sattel zu sitzen. Es gibt nämlich sehr viele Pferde, die nur dann gut und willig gehen, wenn sie wissen, daß der Sporn da ist, um ihnen ihre Mucken zu vertreiben; unzweifelhaft ist auch, daß die Sporen eine elektrisirende Wirkung ausüben, wenn dem Pferde eine plötzliche und bedeutende Kraftanstrengung abverlangt wird, und schließlich ist es eine bekannte Erfahrung, daß manche Pferde beim Hindernisreiten nur durch die Sporen auf dem geraden Weg erhalten werden können. Hierzu kommt noch, daß eine systematische Dressurarbeit ohne Sporen kaum ausführbar ist.

Die Urform des Sporns liegt im einfachen Holzspahn, der zur Verschärfung des Fersenstoßes vom Reiter oberhalb der Ferse in einen Riemen eingeschoben wurde. Die ältesten Sporen als solche hat die Kulturepoche der Tène-Zeit geliefert. Sie zeigt den Holzspahn in Eisen umgewandelt und zur besseren Befestigung mit seitlichen Ansätzen versehen, welche Knöpfe zur Anschnürung aufweisen. Die schon im vierten Jahrhundert vor Christus auftretende Form findet ihre Verwendung bis in die Römerzeit, erhält aber in letzterer Epoche verstärkten Stachel und massiveren Bügel. Mit dem Erscheinen der Römer tritt eine neue, dem römischen Schuhwerk besser entsprechende „klassische“ Form neben der bisher üblichen „barbarischen“, ohne Zweifel keltischen. Der Sporn wird nicht mehr angeknöpft, sondern erscheint mit Riemenwerk ausgefüttert, und dieses mittelst nach innen gestellter Knöpfe

oder Stiften angenietet; der Bügel wird allmählich länger und die ganze Gestalt zeigt schärfere, edlere Linien. Von dieser Grundform ausgehend, bildet sich im Norden eine für diesen charakteristische Variante mit ganz kurzem Nietbügel und übermäßig breitem und starkem Stachel. Mit der Völkerwanderungszeit treten an die Stelle dieser Typen neue solche. Der Stachel ist wieder kurz und halslos geworden, der Bügel zeigt lange, magere Arme und an deren Enden erscheinen Ösen. Gegen die Mitte des ersten Jahrtausend n. Chr. ist der Bügel dünner und breiter geworden. Dann verschwindet diese Form und nur in Nordafrika hat sie sich, importirt durch die Vandalen, und beibehalten durch die Araber, bis heute forterhalten. In Europa ist sie einer Sporenart unterlegen, die zwar zu

Fig. 310.

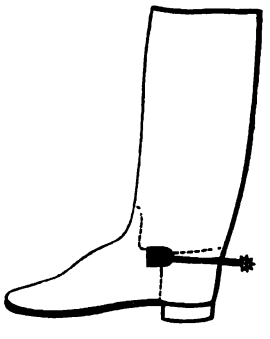
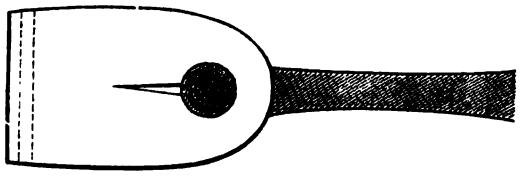


Fig. 311.



Befestigung der Anschnallsporen ohne Riemen.

derselben Zeit entstanden ist, wie jene und an Stachel und Bügel dieselben Merkmale aufweist, aber in der Befestigungsweise die von den Römern eingeführte Vernietung konservirt hat. Die Bügelenden erscheinen mit den Binderiemen durch Nietnägel vereint und dieser Mechanismus bleibt nun während der ganzen Karolingerzeit im Prinzipe derselben. Gegen das Ende des ersten Jahrtausends erscheint indessen der Bügel an den Endigungen erweitert und die Spitze zeigt sowohl konische und Kugelform, als auch nicht selten pyramidale Form nebst immer schärfer ausgeprägtem und immer länger werdendem Hals. (Siehe „Der Sporn in seiner Formen-Entwicklung". Ein Versuch zur Charakterisirung und Datirung der Sporen unserer Kulturvölker von R. Zschille und R. Forrer. Berlin, P. Bette, 1891.)

Eine außerordentlich praktische Vorrichtung, um die Sporen am Reitstiefel zu befestigen, ist kürzlich in England erfunden worden. Wie aus Fig. 310 hervorgeht, besteht dieselbe darin, daß ein mit einem Knopfloch versehenes starkes Stückchen

Leder zum Anknüpfen des Sporns am Stiefel festgenäht wird. Fig. 311 zeigt diese Strupfe in natürlicher Größe. Die punktirten Linien stellen die Nähte vor. Die Knopflöcher sollen eine Weite von 0,3 cm haben.

Um sich dieser Vorrichtung mit Nutzen bedienen zu können, muß man die Arme des Sporns ungefähr 2 cm verkürzen, damit die lederne Strupfe so weit rückwärts an den Stiefel angenäht werden könne, daß erstere, auch wenn der Fuß ganz in den Bügel hineingeschoben wird, nicht mit demselben in Kollision gerate. Außerdem muß für passende Knöpfe an den Sporen gesorgt werden. Die rechte Größe für den Knopf selbst ist 0,9 cm im Diameter, der Hals desselben soll 0,6 cm lang und 0,3 cm im Diameter sein. Darauf wird der Sporn mit der angeknöpften Strupfe an den Stiefel angepaßt, und die Strupfe schließlich an dem so eruirten, richtigen Punkt auf das solideste festgenäht. Um den Sporn an- oder loszuknöpfen, braucht man denselben nur etwas vorzudrücken.

Fig. 312.

Jagd-Sporen.

Diese Art der Befestigung sieht nicht nur sehr gut aus, sondern bietet auch entschieden praktische Vorteile, unter welchen die geringere Gefahr des Hängenbleibens in den Bügeln, die beim Gehen gewährte Erleichterung und die Verminderung der zu putzenden Sachen besonders hervorgehoben zu werden verdienen.

Die vielfach am Fersenteile der Reitstiefel angebrachten kleinen Stützen für den Sporn sind bei der hier geschilderten Befestigungsart vollkommen überflüssig, falls man nur beobachtet, den Sporn loszuknöpfen, bevor man die Stiefel aus oder anzieht.

Sollen die Sporen aber ihren Zweck erfüllen, so müssen sie so konstruirt sein, daß sie dem Pferde fühlbar gemacht werden können. Von stumpfen Sporen am Bauch herumgekitzelt zu werden, reizt das Tier nur, statt ihm Respekt vor dem Willen des Reiters beizubringen. Mit einem kräftigen Sporn meine ich jedoch nicht jenes Marterwerkzeug, welches unsere Vorfahren vor jedem Ritt an den Fuß schnallten, sondern einen solchen, dessen Rad mehr als kitzeln kann (Fig. 312).

Da, was ich hier geäußert, möglicherweise als ein den Sporen gewidmeter Lobgesang gedeutet werden könnte, beeile ich mich hinzuzufügen, daß Whyte Melville mir aus der Seele gesprochen, als er in seinen „Riding recollections“ der Ansicht Ausdruck verliehen, daß $^9/_{10}$ aller Reiter am klügsten daran thäten, ihre Sporen hübsch zu Hause zu lassen. Ich betrachte es deshalb auch als ein großes Glück, daß kaum ein Reiter unter zehnen den Sporn richtig zu gebrauchen versteht. Der Hieb wird allerdings gegen das Pferd geführt, aber getroffen wird nur die Luft. Der Reiter möge auch bedenken, daß Pferde, welche eine zu ge-

naue und schmerzensreiche Bekanntschaft mit dem Sporn gemacht haben, weit schwieriger zu reiten sind als solche, denen dieses Instrument ganz fremd ist. Für den Anfänger werden erstere wahrscheinlich gar nicht zu gebrauchen sein. Möge diese Thatsache den jungen Reiter davon abhalten, die Zahl derjenigen Pferde zu vermehren, denen durch unvernünftigen und grausamen Gebrauch des Sporns „die Milch der frommen Denkart in gährendes Drachengift verwandelt worden ist".

Soll die Sporenhilfe in Wirksamkeit treten, so setzt sich der Reiter tief in den Sattel und gibt dem Pferde gute Anlehnung. Darauf trennt er die Schenkel ganz wenig von den Seiten des Pferdes und stößt demselben mit gesenkten Fußspitzen und auswärts gedrehten Zehen die Sporen kräftig hinter die Gurten in die Weichen. Gleich nach dem Stoß wird aber die Ferse wieder in ihre frühere Lage gebracht, damit jede weitere, wahrscheinlich zu Widersetzlichkeit führende Berührung des Sporns mit dem Pferdekörper vermieden werde. Auch muß nun dem Pferde Luft gegeben werden, denn einer energisch vortreibenden Hilfe darf natürlich nicht eine verhaltende auf dem Fuße folgen, wenn man will, daß das Pferd die Absicht des Reiters verstehen soll. Die Knie liegen während der ganzen Zeit festgeschlossen an dem Sattel, damit der Reiter nicht durch etwa erfolgende heftige Sätze aus dem Sitz gebracht werde. Dieser Vorgang scheint sehr einfach zu sein, aber wenn jemals, so gilt hier das geflügelte Wort des Mephistopheles: „Der Geist der Medizin ist leicht zu fassen; ihn studirt die groß' und kleine Welt, um es am Ende gehn zu lassen, wie's Gott gefällt."

Im Zusammenhang hiermit sei auch erwähnt, daß die bei manchen Pferden vorkommende Unart, nach dem Sporn zu schlagen, meistens ihren Grund in dem unrichtigen Gebrauch dieses Instrumentes hat. Als das Tier zum erstenmale Bekanntschaft mit dem Sporn machte, wurde derselbe wahrscheinlich so schüchtern angedrückt, daß der Gaul es mit einer Roßfliege zu thun zu haben glaubte und das naseweise Ding durch einen Schlag mit dem Hinterfuße zu verscheuchen suchte. Falls der Reiter nun, anstatt verblüfft drein zu sehen, den Irrtum mit einigen kräftigen Sporenstößen aufgeklärt hätte, würde das Pferd sicher Respekt vor dem Sporn bekommen haben und jene Unart hätte nie tiefere Wurzeln schlagen können.

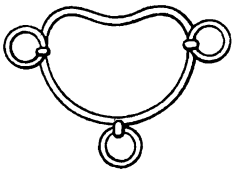
Bei der Erwähnung solcher Unarten des Pferdes, die geeignet sind, dem jungen Reiter das Reitvergnügen gründlich zu verderben, fällt mir ein, daß ich dem geneigten Leser noch keine Anweisungen für den Fall gegeben habe, daß es das Pferd an der Rücksicht fehlen läßt, die es seinem Reiter schuldig ist. Wir werden uns deshalb nun ein wenig mit den gewöhnlichsten und für den unerfahrenen Reiter bedenklichsten Untugenden des Pferdes beschäftigen.

z. B. Unruhe beim Aufsitzen. Das Pferd scharrt mit den Vorderfüßen, schlägt aus, trippelt hin und her und hält auf jede erdenkliche Art seinen Reiter zum Narren, während dieser von Minute zu Minute nervöser und infolge dessen auch unzurechnungsfähiger wird. Schmeicheleien und schöne Worte nützen in solchen Fällen gar nichts. Dagegen möge man immerhin erproben, was es für einen Effekt hervorbringt, wenn man das widerspenstige Tier in beschleunigtem Tempo 6—8 Schritte rückwärts treten läßt und es sodann wieder auf den früheren Platz zurückführt. Dieses Rückwärtstreten darf jedoch nur so lange wiederholt werden, als man Hoffnung hegen darf, das Pferd dadurch zur Raison zu bringen. Sehr zu empfehlen ist auch, nicht gleich aufzusitzen, nachdem man endlich den Fuß in den Bügel bekommen, sondern ruhig mit beiden Händen auf dem Sattel in aufrechter Haltung im Bügel stehen zu bleiben, wieder abzusteigen, das Pferd streichelnd auf den Hals zu klopfen, sich noch einmal in dem Bügel zu erheben und so fort, bis das Pferd sich sichtlich beruhigt hat. Schließlich wird man so sein Ziel erreichen, aber es kann das lange, sehr lange dauern. Mir wurde z. B. im k. k. Militär-Reitlehrer-Institut zu Wien ein hochedles Schulpferd gezeigt, welches, obgleich es ganze vier Jahre hindurch Tag für Tag die Erfindungsgabe, Geduld, Geschicklichkeit und Energie der besten Reiter dieses vorzüglichen, in seiner Art einzig dastehenden Institutes auf die Probe gesetzt hatte, noch immer nicht dazu zu bewegen war, seinen Reiter ruhig aufsitzen zu lassen. Einer der Reitlehrer, eine in der österreichischen Kavallerie bekannte und geschätzte Koryphäe, hatte sogar einmal von 1 Uhr nachmittags bis 8 Uhr abends seine Kunst an dem störrischen Tiere erprobt, ohne zu einem nennenswerten Resultate zu gelangen, denn während meines Besuches im Institut brauchte der Reiter eine gute halbe Stunde, um in den Sattel zu kommen, und als ihm dies endlich geglückt war, machte der Gaul solche Lancaden, daß ein weniger sattelfester Reiter den schwer errungenen Sitz sicher im Handumdrehen wieder eingebüßt hätte. Ein Pferd wie das hier beschriebene, gehört jedoch glücklicherweise zu den Ausnahmen. Es empfiehlt sich deshalb immerhin, die oben angegebenen Mittel zu versuchen und nachdem das Aufsitzen gelungen, eine kleine Pause zu machen, bevor man in ruhigem Schritt anreitet. Ist das Tier nicht ein selten störrisches Exemplar, werden einige solche Lektionen genügen, um ihm seine Unart auszutreiben.

Pferde, die sich unter dem Reiter kerzengerade auf die Hinterbeine erheben, passen ebenfalls nicht für den erstbesten Reiter. Geht das Pferd nur aus Übermut und Stallcourage ein wenig in die Höhe, so hat dies nichts weiter zu bedeuten. Nimmt aber die hebende Bewegung solche Dimensionen an, daß ein Überschlagen zu befürchten ist, so läuft der Reiter ernstlich Gefahr. Der beste

Rat, den ich in diesem Falle geben kann, ist, den Oberleib vorzubeugen, die Zügel ganz nachzulassen und das Pferd in demselben Augenblick, wo es die Vorderfüße auf den Boden setzt, nicht nur kräftig die Sporen fühlen zu lassen, sondern auch mittelst eines wuchtigen Jagdhiebes über die Rippen energisch vorzutreiben. Das Tier muß nämlich erst mit den Vorderfüßen landen, bevor es aufs neue in die Höhe gehen kann, und sollte es nun auch infolge der vortreibenden Sporen- und Gertenhilfen einige tüchtige Sätze nach vorwärts machen, so ist das kein Unglück. Es darf somit die hier in Rede stehende Unart nie geduldet werden, sondern soll derselben die Strafe stets auf dem Fuße folgen. Der Reiter hüte sich aber wohl, die Sporen, die Gerte oder die Zügel zu gebrauchen, solange das Pferd auf den Hinterfüßen steht, denn in dieser Stellung würde es aller Wahrscheinlichkeit nach durch die Strafe veranlaßt werden, sich noch höher zu erheben, und was dann weiter folgt, steht in Gottes Hand. Sollte der Reiter indessen merken, daß das Pferd das Gleichgewicht nicht länger beibehalten kann, so bleibt ihm nichts anderes übrig, als die Füße aus den Bügeln zu nehmen und sich blitzschnell seitwärts aus dem Sattel gleiten zu lassen, denn dann ist die Situation derartig, daß Vorsicht als die Mutter der Weisheit betrachtet werden muß. Eine tüchtige Tracht Prügel, welche dem zu Fall gekommenen Gaule auf die Art applizirt wird, daß der Reiter auf den Hals des Missethäters knieend, ihm die Rippen energisch mit einem Reitstock bearbeitet, bildet den sehr nützlichen Schlußakt solcher mehr oder weniger fatalen Episoden.

Fig. 313.



Gebiß gegen das Steigen der Pferde.

Dem sich auf die Hinterfüße erhebenden Pferde einen wuchtigen Hieb zwischen die Ohren zu versetzen, oder, wie auch empfohlen wird, eine mit Wasser gefüllte Flasche an seinem Genick zu zerschlagen, ist ein Experiment, das teils sehr unsicher ist, teils das Pferd für immer so kopfscheu machen könnte, daß das Tier bei jeder Handbewegung des Reiters in Versuchung käme, zur Defensive zu greifen.

Ein weit besseres Mittel ist meiner Ansicht nach der feste Martingal oder auch das in Fig. 313 abgebildete Gebiß. Letzteres besteht aus einem Stahlring in Herzform, an welchem 3 Ringe angebracht sind: einer an jener Seite zur Aufnahme des Kopfgestelles und ein dritter rückwärts, in welchem der Sprungriemen eingeschnallt wird. Beim Gebrauch dieses Gebisses wird wie folgt vorgegangen: Der vordere, gebogene Teil kommt in das Maul und der rückwärtige unter den Kiefer des Pferdes; das Kopfgestell wird so eingeschnallt, daß das Gebiß seine Lage auf den Laden und unter dem Mundstück des zur Führung des Pferdes bestimmten, also mit Zügeln versehenen Gebisses erhält. Darauf schnallt man den

Kopf des Pferdes so tief als erforderlich. Ist das Tier nicht ein Sünder der verstocktesten Gattung, genügt es, dem Kopfe die fürs Galoppiren vorgeschriebene Stellung zu geben; in schwierigen Fällen wird man jedoch den Kopf bis zu dem Punkte herunternehmen müssen, wo der Hals in die Brust übergeht, ja, es kann unter Umständen sogar geraten sein, die Kopfstellung noch tiefer zu nehmen, z. B. bis zu dem unteren Ende des Schulterblattes.

Wenn nun das derartig gezäumte Pferd den Tanz beginnt, so kann man ruhig abwarten, wer länger aushalten wird, der Sprungriemen oder das Pferd, welches sich bei jedem Versuch, den Kopf zu befreien, einen empfindlichen Ruck im Maul versetzt. Mir ist der Ausgang nie zweifelhaft erschienen und glaube ich, daß es nicht gar vieler solcher Lektionen bedürfen wird, um eine gründliche Kur zuwege zu bringen.

Der Effekt des hier geschilderten Gebisses hat seine Erklärung darin, daß Pferde, die sich auf die Hinterbeine erheben wollen, den Kopf in die Höhe nehmen müssen. Gewöhnlich thun sie dies ganz plötzlich. In demselben Moment wirkt aber auch schon das Gebiß auf die Laden, und da dasselbe mittelst des Sprungriemens den Kopf des Pferdes wie in einem Halseisen festhält, folgt Ruck auf Ruck, bis das Tier des grausamen Spieles müde wird. Selbstverständlich darf jedoch diese Korrektionstrense nicht dem erstbesten Reitknecht in die Hand gegeben werden.

Einen Bocker zu reiten, gehört auch zu den Späßen, die man bald satt bekommt. Pferde, die dieser Untugend fröhnen, sind gewöhnlich heimtückische Gesellen. Sie stemmen alle Viere hart gegen den Boden und warten es ruhig ab, bis der rechte Augenblick für sie gekommen. Meistens lassen sie den Reiter ohne Widerstand aufsitzen. Der Tanz beginnt erst, wenn der Reiter nach der Ansicht des Bockers lange genug im Sattel gesessen. Dann aber wirft sich der Gaul mit aller Macht aufs Gebiß, gibt den Kopf hinunter, klemmt den Schwanz zwischen die Hinterbacken, wölbt den Rücken, bläht sich auf, grunzt wie ein Schwein, und beginnt auf allen Vieren die wütendsten Sätze nach vorn-, rück- und seitwärts auszuführen.

Weh dem Reiter, der sich in solcher Lage nicht eines festen, ruhigen Sitzes, stählerner Nerven und starker Arme erfreuen kann. Er hat die besten Aussichten, innerhalb weniger Sekunden über den Kopf des Pferdes auf die Erde geschleudert zu werden. Ja, gelingt es dem Gaul, seinen Kopf recht tief herunter zu bringen, so dürfte dasselbe Schicksal sehr bald auch den besten Reiter ereilen, denn es ist wahrlich kein Kinderspiel, sich im Sattel zu erhalten, wenn der Pferderücken die Form eines Zirkelbogens angenommen. Sich mit den Knien anzuklammern, hilft

gar nichts; im Gegenteil, dies beschleunigt nur den Eintritt der Katastrophe; indem es die Kräfte des Reiters erschöpft. Und ebenso nutzlos ist es, sich krampfhaft an die Zügel anzuhalten; man wird dann bald auf den Hals des Pferdes hinaufgezogen, und sitzt man einmal dort, so sitzt man auch in den nächsten Sekunden im Gras oder auf dem Pflaster. Die einzig denkbare Rettung liegt in einem geschickten Balanciren! Doch bitte ich, ganz besonders betonen zu dürfen, daß das Wort „geschickt" hier in dem weitgehendsten Sinne aufzufassen ist.

Trotz alledem ist es nicht unmöglich, einen Bocker zur Raison zu bringen. Es ist hierzu nur erforderlich, daß der Reiter einigemal als Sieger aus dem verzweifelten Ringen hervorgehe. Die Voraussetzungen, an welche ein solcher Sieg geknüpft ist, habe ich bereits erwähnt. Es erübrigt also nur zu beschreiben, wie ein Reiter, der energisch und kaltblütig genug ist, sich mit einem Bocker einzulassen, zuwege gehen wird.

Fig. 314.

Gebiß gegen das Bocken der Pferde.

Vor allem wird er sein Augenmerk der Sattelung und Zäumung zuwenden. Was letztere anbelangt, muß dieselbe so beschaffen sein, daß sie das Pferd verhindert, den Kopf herunterzugeben. Zu diesem Zweck eignet sich die in Fig. 314 abgebildete Trense ganz vorzüglich. Wie aus der Abbildung ersichtlich, hat genannte Trense zwei kurze Seitenbäume, die an beiden Enden mit Ringen versehen sind, durch welche ein runder, vom Kopfgestell ausgehender Riemen bis zur Hand des Reiters läuft. Außer diesem Zügel hat die Trense noch einen gewöhnlichen Zügel, und kann man auch dem Pferde außerdem noch eine dünne Renntrense ins Maul legen. Die Zügel der letzteren werden dem Pferde kurz geknüpft auf den Hals gelegt, so daß sich das Tier jedesmal, wenn es den Kopf heruntergibt, mit der scharfen Trense einen schmerzhaften Ruck versetzt. Die Aufgabe des Reiters ist wie gesagt in erster Linie, den Kopf des Pferdes hochzuhalten, denn auch der geübteste Bocker vermag dann keinen einzigen Bocksprung zu stande zu bringen.

Bezüglich der Sattelung kann dem Reiter im vorliegenden Falle nicht genug angeraten werden, sich stets dreier Gurten zu bedienen. Erfahrene Bocker pflegen nämlich nicht eher zu ruhen, bevor sie nicht die Gurten gesprengt und ihrem Reiter den Sattel nachgeschickt haben. Dies soll durch den dritten Gurt verhindert werden.

Auf diese Art gesattelt und gezäumt, wird das Pferd an der Longe auf einen gepflügten Acker oder sonstigen Platz mit tiefem, weichem Boden geführt. Dort sitzt der Reiter auf und reitet im Schritt an. Damit ist auch gewöhnlich das Signal zum Bocken gegeben. Aber der Spaß ist nun nicht mehr so bequem, und außerdem bekommt der überraschte Gaul heillose Prügel von einem extra hierzu beorderten,

mit einer langen Peitsche bewaffneten Stallknecht. Der Reiter aber sitzt unterdessen so unbeweglich wie die Statue im „Don Juan“ und ebenso fest wie diese. Es ist nun die Reihe an ihn gekommen, dem Verlauf der Ereignisse mit Seelenruhe entgegenzusehen. Der Sieg ist sein, sobald das ermattete Pferd den Hilfen zu gehorchen beginnt, sich z. B. rechts und links wenden, auf den Kreis traben läßt u. s. w. Es wird dann gelobt und geschmeichelt und die Sache ist abgemacht. Gar viele solche Lektionen pflegen selten erforderlich zu sein, um dem intelligenten Tiere die Überzeugung beizubringen, daß das Bocken unterm Reiter nicht zu den erlaubten Zerstreuungen gezählt werden darf.

Pferde, die bei dem geringsten Anlaß *hintenausschlagen*, haben meistens empfindliche oder schwache Rücken. Solche Tiere würden bocken, wenn sie die nötige Kraft dazu besäßen. Recht oft sind jedoch auch zu fest angezogene Sattelgurten die Ursache der durch Ausschlagen bekundeten Widersetzlichkeit. In diesem Falle hilft natürlich nur ein schleuniges Nachlassen der zu fest angezogenen Gurten. Sowie das Pferd zu schlagen beginnt, schiebt der Reiter sein Gewicht, oder mit anderen Worten das Gesäß, ein wenig vor, nimmt den Kopf des Pferdes hoch und spricht beruhigend zu dem Tiere. Sollte er sich mit dem Schläger in Gesellschaft anderer Reiter befinden, wird außerdem mit Recht von ihm erwartet, daß er den übrigen Pferden nicht zu nahe komme. Ja, in England kann man sogar Jagdreiter sehen, die sich einen Zettel mit der Aufschrift: „Achtung! Er schlägt!“ an den Rücken geheftet.

Ungemein ermüdend und entnervend ist es auch, Pferde zu reiten, die sich *schwer auf die Hand* legen. Mit den scharfen Gebissen, die jeder Sattler speziell für solche Tiere am Lager hält, wird die Sache meistens nur schlimmer. Was der „*Puller*“ braucht, ist nicht ein scharfes, sondern ein leichtes Gebiß. Gewöhnlich wurzelt das Übel in folgenden Ursachen:

1) Fehlerhafter Körperbau und mangelhaftes Gleichgewicht.
2) Große Empfindlichkeit, die durch die Einwirkung des Reiters noch erhöht wird.
3) Aufgeregtheit, hervorgerufen durch fehlerhafte Sattelung und Zäumung, ungewöhnliche Ereignisse, Gesellschaft unruhiger Pferde u. s. w.
4) Kongestionen gegen das Gehirn.

Das fehlerhaft gebaute Pferd, dessen Hinterteil kräftiger als das Vorderteil ist, verliert das Gleichgewicht in schnelleren Gangarten. Die Vorderbeine greifen nicht rasch und energisch genug vor, und um nicht vornüber zu stürzen, drängt das Pferd immer ungestümer vor, bis es nicht mehr zu halten ist. Ein solches Tier muß so geritten werden, daß es einen Schein von Gleichgewicht beibehält.

Zu diesem Zweck gibt man ihm eine höhere Kopfstellung und sucht gleichzeitig den Hals in der rechten Lage zu erhalten. Viel Vergnügen ist jedoch auf Pferden dieser Gattung nicht zu erwarten.

Die empfindlichen Pferde stürmen darauf los, weil ihnen die harten Hilfen des Reiters unangenehm sind. Solche Tiere müssen mit langen Zügeln und niedrigen, nahezu unbeweglichen Händen geritten werden. Hierdurch wird dem Pferd nicht nur möglichst viel Freiheit gelassen, sondern auch sein Maul vor jeder aufregenden Zügelwirkung geschützt. Nicht weniger wichtig aber ist es, daß der Reiter sich auf einem empfindlichen Pferde eines ruhigen Sitzes befleiße, denn der unruhige Sitz, sowie die durch denselben hervorgerufenen unaufhörlichen Veränderungen in der Einwirkung des Reitergewichts, bringen das reizbare Pferd bald außer sich. Geht es dann durch, so hat sich der Reiter dies selbst zuzuschreiben.

Sollte ein Pferd dieser Kategorie schärfer ins Zeug gehen als dem Reiter angenehm ist, so setzt sich dieser etwas weiter rückwärts in den Sattel, um hemmend auf das Tempo einzuwirken, und biegt Hals und Kopf des Pferdes ein wenig seitwärts. Sobald aber das Tempo nach Wunsch geregelt ist, nehmen die Hände wieder ihre frühere Stellung ein.

Die durch unrichtige Zäumung und Sattelung oder ungewöhnliche Ereignisse hervorgerufene Aufgeregtheit verschwindet meistens mit der Beseitigung der Ursachen und ist deshalb weniger zu fürchten.

Vollständig hilflos ist der Reiter dagegen auf einem Pferde, das infolge einer Kongestion gegen das Gehirn durchgeht. Ein solches Pferd sieht, hört und fühlt nichts mehr und stürmt meistens dem sicheren Verderben entgegen. Der Reiter wird deshalb suchen, so bald als möglich aus dem Sattel zu kommen. Ob er hierbei auf die Füße oder auf den Kopf zu stehen kommt, ist ziemlich gleichgiltig, denn alles ist besser als das Ende der wilden Jagd abzuwarten. Führt der tolle Lauf über weichen Boden, so kann der Reiter hoffen, dem Schlimmsten zu entgehen. Er läßt dann die Zügel und Bügel los, schwingt sich aus dem Sattel und sucht mit einem herzhaften Sprung nach vorwärts festen Boden zu gewinnen. Daß dies nicht ohne mehr oder weniger ernste Beschädigungen der werten Persönlichkeit ablaufen wird, ist höchst wahrscheinlich, aber wenn's dem Menschen an den Hals geht, pflegt er selten wählerisch zu sein.

Selbstverständlich darf der Reiter nur dann aus dem Sattel springen, wenn er alle Macht über das Pferd verloren und dieses unaufhaltsam einem Hindernis zusteuert, das nicht ohne Katastrophe passirt werden kann.

Sollte dagegen das durchgegangene Pferd den Hilfen noch zugänglich sein und das Terrain einigermaßen gangbar erscheinen, so verläßt der Reiter seinen

Posten nicht, sondern versucht wieder Herr der Situation zu werden. Zu diesem Ende steuert er das Pferd, wenn irgend möglich, von dem gebahnten Wege ab, auf einen gepflügten Acker oder sonstiges Feld mit tiefem Boden hinauf, erfaßt den einen Zügel ganz kurz, stützt die Hand mit diesem Zügel hinter das Knie und bemüht sich so, das Pferd auf einen Kreis zu führen, der nun immer kleiner genommen wird, bis das Pferd stehen bleiben muß. Ich mache jedoch den Leser darauf aufmerksam, daß das Pferd hierbei nicht sieht, wohin es tritt, und somit um die Leitung des Selbsterhaltungstriebes gebracht wird. Ein Sturz ist deshalb wahrscheinlich, falls das Terrain Löcher und Unebenheiten aufweisen sollte. Ein anderes Mittel, welches ebenfalls versucht werden kann, ist, den Kopf des Pferdes durch eine sägende Bewegung der Zügel bald rechts bald links zu stellen. Hilft dies nicht, so läßt der Reiter, indem er den Oberkörper abwechselnd rechts rückwärts und links rückwärts neigt, die Zügel in diagonaler Richtung von der Schulter gegen den entgegengesetzten Hinterfuß wirken. Wenig Pferde widerstehen dieser Zügelwirkung. Einen Durchgeher, wie vielfach empfohlen wird, mit Sporen und Peitsche anzutreiben, sobald er Miene macht, das wilde Rennen aufzugeben, ist meiner Ansicht nach ein entschiedener Mißgriff. Ein schwächeres Tier kann so für immer zu Schanden geritten werden, und selbst im günstigsten Fall dürften die Nerven des ohnehin aufgeregten Pferdes diesen Choc sobald nicht verwinden.

Die Hauptsache bleibt also das Gefühl im Maule des Durchgehers wach zu erhalten. Grundsätzlich darf der Reiter nie dulden, daß das Pferd eigenmächtig das Tempo verschärft. Kann er den Gaul nicht im Galopp halten, so muß er Trab reiten und macht das Tier Miene, ihm auch im Trab abzufahren, so geht er zum Schritt über. Aus demselben Grunde entfernt er sich auch von Pferden, die das seinige aufregen.

Ein Gesinnungsgenosse des Durchgehers ist das Pferd, *das nach dem Stalle drängt*. Vom Stalle weg geht ein solches Tier gewöhnlich faul und unlustig, aber sowie seine Nase der ersehnten Direktion zugewendet wird, stürmt es darauf los, daß dem Reiter die Arme erlahmen. Um dem Pferde diese Unart abzugewöhnen, reite man immer im Schritte nach Haus, schlage hierbei, wenn irgend möglich, verschiedene Wege ein und reite, bei der Stallthüre angekommen, noch ein gutes Stückchen in anderer Richtung. Leider ist eine sichere Hilfe bei diesem Vorgehen nicht immer zu erwarten, denn da das Pferd ein außerordentlich gutes Gedächtnis hat, merkt es sich bald jeden nach dem Stall führenden Weg. Oberstlieutenant Spohr schreibt hierüber in seinem überaus lehrreichen Buche „*Die naturgemäße Gesundheitspflege der Pferde*“ folgendes: Auch bei Pferden, welche nach Hause eilen, nach dem Stalle drängen, kann man merk-

würdige Erfahrungen über ihr Orientirungsvermögen machen. Sie wissen fast immer, ob die eingeschlagene Richtung sie ihrem Heim nähert, oder sie davon entfernt. Im Mai d. J. ritt ich in Berlin ein Pferd von vorzüglichen Gangarten, in Betreff dessen man mir mitgeteilt, daß es nur auf dem Wege nach Hause außerordentlich heftig eile, absolut keinen Schritt, sondern nur hochgeschwungenen kurzen Trab gehe. Ich ritt das Tier wohl 1½ Stunden im Tiergarten kreuz und quer und machte dann den Versuch, es auf Umwegen im Schritt nach Hause zu reiten. Das Tier war so gut wie ein Kompaß. Ging es Schritt, so war ich gewiß, mich vom Hause zu entfernen, sowie es sich im hohen Zuckeltrabe schwang, wußte ich, daß ich mich seinem Stalle näherte. Noch 1½ Stunden mit Reiten in großen Kreisen fortgesetzte Versuche hatten kein anderes Resultat." Der Verfasser teilt sodann mit, daß er dem Tiere dennoch in einigen Tagen einen langen, ruhigen Schritt, auch auf dem direkten Wege nach Hause, beibrachte. Die Frage, wie er den Pferden das Zackeln oder Trippeln abgewöhnt, beantwortet er auf folgende Weise:

„Worin auch die eigentliche Ursache des Zackelns begründet sein möge, alle diese Pferde sind hinterm Zügel oder hinterm Schenkel oder — oft genug — hinter beiden. Hier ist der Hebel zur Beseitigung des Übels anzusetzen.

„Ist das Pferd nur hinterm Zügel, folgt aber dem angesaugten schiebenden Schenkel willig, so ist ein ruhiger, phlegmatischer Reiter im stande, die Gewohnheit durch nachgebende, nur Andeutungen, von halben Paraden zum Schrittgehen ausübende Zügelwirkung abzustellen, vorausgesetzt, daß alle Gründe, welche das Tier etwa gebißscheu machen, die Zunge quetschende Gebißstange, die Kinnhaut scheuernde Kinnkette u. s. w. beseitigt werden. Denn *heran* muß das Tier endlich an das Gebiß; aber von *hinten* muß es sich dasselbe *selber suchen*, nicht darf das Gebiß von vorne durch die spannende Hand des Reiters an die Kinnlade zu bringen versucht werden. Nicht das „an die Zügelherannehmen", wie man das so oft hört, sondern das „an die Zügelheran*gehen lassen*" ist am Platze. Ist dieses erreicht, so hört das Zackeln auf, und wenn die Tritte auch zuerst sehr langsam sind, so hat das nichts zu sagen. Man arbeite dann in diesen langsamen Tritten auf Beseitigung der oben erwähnten Hindernisse hin, und der Schritt wird ruhig bleiben und immer geräumiger werden.

„Ist das zackelnde Tier hinterm Schenkel, so empfehle ich: festestes Anschmiegen des Reiters an den Sattel (wie angegossen), hinter die Gurte gelegte angesaugte Schenkel, die das Pferd nicht fortstoßen kann, und passives Ausharren bei ganz losen, nur die oben erwähnten ruhigen, längeren oder kürzeren Paraden (die niemals so lang sein dürfen, daß das Pferd eine hinreichende Stütze findet, um

Rücken oder gar Lende höher zu wölben) anwendenden Zügel. Nimmt das Tier endlich den Schenkel willig an, so schiebt der letztere ganz allmählich immer mehr, bis das Pferd durch Untertreten und Nachschieben mit den Hinterbeinen auch das Gebiß *aufsuchen* lernt.

„Auf diese Andeutungen muß ich mich hier beschränken. Ich habe viele Zackler, darunter sehr verrufene, in meinem Leben geritten, keinen, den nicht endgültig zu korrigiren mir gelungen wäre. Das hat vor 25, 30 Jahren oft viele Monate gekostet, allmählich habe ich es in einigen Wochen erreichen gelernt, und seit ich meine eigene Kandaren-Konstruktion benütze, haben 8 Tage immer hingereicht, es abzustellen."

Es gibt auch Pferde, welche *den Stallhof nicht verlassen wollen* und ihrem Unwillen auf verschiedene, mehr oder weniger unangenehme Weise Ausdruck verleihen, wenn der Reiter sich die Freiheit nimmt, sie dazu zu zwingen. Hier sind Ruhe und Geduld die sichersten Heilmittel. Beim Stalle werden ein paar mit langen Peitschen bewaffnete Knechte aufgestellt, welche den gegen die Stallthür drängenden Gaul nach Gebühr empfangen. Außerdem übt man das Pferd, sich sowohl im Schritt, als auch in schärferen Gangarten vom Stalle zu entfernen. Das Absitzen nach jeder solchen Übung geschieht außerhalb des Stallhofes.

Scheue Pferde sind gewöhnlich mit mangelhafter Sehkraft und reizbaren Nerven behaftet. Hieraus folgt, daß Strafe das Übel wohl verschlimmern, aber nicht abstellen kann. Meistens wird es gelingen, das Pferd an den Gegenstand, vor welchem es scheut, im Travers (die Schultern auf der alten Spur und die Hinterhand auf neuer Spur innerhalb der ersteren), einer Stellung, in welcher der Kopf von dem furchterregenden Gegenstand abgewendet und das Hinterteil demselben zugewendet ist, vorzubereiten. Auch kann man versuchen, in kleinen Kreisen oder im Zick-Zack vorbeizukommen. Kann man das Pferd *ohne Anwendung von Gewalt* dazu bringen, den Gegenstand seiner Furcht zu beriechen, so trägt das viel zu seiner Beruhigung bei.

Ängstliche Pferde werden vertrauter, wenn man sie oft in der Gesellschaft ruhiger Genossen reitet, und solchen, die vor jedem Fleck am Boden scheuen, gibt man eine höhere Kopfstellung, als sonst notwendig wäre.

In allen diesen Fällen thue aber der Reiter, als ob er die Unruhe des Pferdes gar nicht bemerke, denn jedes, noch so geringe, von ihm an den Tag gelegte Zeichen von Aufregung würde das Pferd in dem Glauben bestärken, daß Gefahr im Verzug.

Große Verlegenheit kann unerfahrenen Reitern auch durch solche Pferde bereitet werden, *die sich nicht von den Genossen trennen wollen*, in deren

Gesellschaft sie sich zufällig befinden. Diese sogenannten Kleber, welche besonders bei der Kavallerie zu ernsten Übelständen Anlaß geben können, sind, Dank der vernünftigen Remontenabrichtung, beim Militär sehr selten. Man gewöhnt nämlich dort die Pferde daran, auf Kommando eines nach dem andern im Galopp auf einen Mann zuzulaufen, welcher in einiger Entfernung von der Abteilung aufgestellt ist und jedem bei ihm anlangenden Gaul eine handvoll Hafer reicht. Während das Pferd den Hafer frißt, schwingt ein zweiter Mann eine rote Fahne und gleichzeitig schießt ein dritter eine Pistole ab. Der Zweck der Lektion ist also ein doppelter. Dieselbe Methode kann natürlich auch bürgerlichen Verhältnissen angepaßt werden.

Schlimmer daran ist der Reiter, wenn er auf einem Pferde sitzt, dessen ganzes Dichten und Trachten dahin geht, den Reiter gegen irgend einen festen Gegenstand aus dem Sattel zu reiben. Ein solcher Unhold muß auf freiem Felde bestiegen und ihm dort Achtung vor dem Reiter beigebracht werden. Sollte das Tier indessen schon bei dem Gegenstand angelangt sein, gegen welchen es die Festigkeit der Knochen des Reiters erproben will, so biegt der Reiter den Pferdekopf diesem Objekte zu und läßt den Gaul gleichzeitig den Sporn auf derselben Seite kräftig fühlen. Darauf sucht er durch Zurücktretenlassen und kurze Wendungen das Pferd von der Wand — oder was es sonst sein möge — abzubekommen.

Schließlich hätten wir uns noch mit solchen Pferden zu beschäftigen, die unter dem Reiter stolpern. Hervorgerufen wird das leidige Stolpern meistens dadurch, daß das Pferd die Füße nicht hoch genug hebt oder die Knie nicht genügend biegt, durch steile Schulterlage, Schwäche, Mattigkeit und Steifheit. Hieraus ergibt sich, daß es ebenso unnütz als grausam wäre, wenn der Reiter versuchen wollte, dem Pferde das Stolpern durch Strafen abzugewöhnen. Ein Pferd, das zufolge von Schwäche stolpert, paßt nicht zum Reitdienst. Wie durch den Beschlag verbessernd auf den Gang des Pferdes eingewirkt werden kann, gehört in ein anderes Kapitel. Hier soll deshalb nur hervorgehoben werden, daß das stolpernde Pferd mit guter Stütze von Hand und Schenkel geritten werden muß. Es darf also einem solchen Pferde nie gestattet werden, „einzuschlafen" oder sich apathisch aufs Gebiß zu lehnen. Führt der Weg abwärts, so gebe man dem Tiere jedoch Zügelfreiheit, denn wollte man es hier zwingen, kurze Schritte zu machen, so würde es sicher stürzen. Ebenso unrichtig wäre es, einen ermüdeten Gaul aus falsch verstandenem Wohlwollen ohne Stütze von Hand und Schenkel dahin trotteln zu lassen. Dies wäre nämlich nicht nur außerordentlich ermüdend für das Pferd, sondern könnte geradezu einen Sturz herbeiführen. Hat ein solcher

aus irgend einem Grunde nicht vermieden werden können, so läßt der Reiter die Zügel nicht eher los, als bis er seine Füße aus den Bügeln befreit hat.

Es dürfte nun auch an der Zeit sein, uns ein wenig mit den Pferdearten zu beschäftigen, die es verdienen

Reitpferde

genannt zu werden.

Nach den sonderbaren Tieren zu urteilen, welche man sogar in den Hauptstädten Sattel und Reiter tragen sieht, käme nahezu jeder beliebige Gaul, der vier Beine sein eigen nennt, unter die Rubrik „Reitpferde". Wer aber erprobt, was es sagen will, auf einem Pferde ohne Temperament, Gang, Kraft, Schnelligkeit, Ausdauer und Haltung zu sitzen, wird mir darin beistimmen, daß der Sattel allein kein Tier zum Reitpferde stempelt.

Was mich betrifft, bin ich in allen Fällen, wo dem Pferde Schnitt, Kraft und Schnelligkeit abverlangt werden müssen, ein so warmer Anhänger des „Blutes", daß ich gar nicht begreife, wie es jemanden in den Sinn kommen kann, ein Pferd zu besteigen, welchem mit dem Adel auch jede Möglichkeit versagt ist, seinem Reiter Nutzen und Vergnügen zu bereiten.

Das Vollblutpferd und dessen mehr oder weniger direkte Nachkommen besitzen die unschätzbare Eigenschaft, sowohl in den langsameren als schnelleren Gangarten weit mehr Boden zu bedecken, als das Tempo anzudeuten scheint. Dies hat seinen Grund darin, daß sie nicht nur mit den Hinterfüßen, sondern auch mit den Vorderfüßen ungewöhnlich weit vorgreifen. Das weniger edle Pferd macht allerdings auf den Laien oft den Eindruck, als ob es beim Galopp eine größere Schnelligkeit als das Blutpferd entwickeln würde; läßt man aber beide neben einander laufen, so merkt man bald, daß ersteres bei jedem Schritt hinter letzterem zurückbleibt. Schnelle Traber sind jedoch selten unter den Blutpferden. Diese Thatsache dürfte indessen bei der Auswahl von Reitpferden kaum schwer ins Gewicht fallen, denn der rechte Platz für den Schnelltraber ist vor dem Wagen und forcirter Trab gehört zu den Gangarten, deren sich der Gentleman beim Reiten nur ganz ausnahmsweise bedient. Will der anständige Reiter schnell vorwärts kommen, so galoppirt er; auf längeren Ritten aber, während welcher sein Hauptaugenmerk darauf gerichtet sein muß, sein Ziel mit thunlichster Kraftersparnis so schnell als möglich zu erreichen, reitet er abwechselnd kurzen Trab und fließenden, raumgreifenden Schritt.

Da nun aber Vollblutpferde nicht jedermann zur Verfügung stehen und es auch nicht allen gegeben ist, so edle und energische Tiere mit Anstand und Ver-

gnügen zu reiten, dürfte das hochveredelte Halbblutpferd von der Klasse, die in England mit dem Namen „hack“ bezeichnet wird, den Bedürfnissen der meisten Reiter entsprechen. Obgleich in der Regel kein Vollblut, repräsentirt dasselbe in jeder Hinsicht den Typus des Gentlemans unter den Pferden.

Ein sehr geschätzter Reitschlag ist auch der sog. Cob, ein starkes, untersetztes, kurzbeiniges, ungefähr 1,55 m messendes Pferd, das besonders bei älteren schweren Reitern wegen seiner bequemen Bewegungen und seiner Frömmigkeit in hoher Gunst steht. Um den Namen Cob zu verdienen, muß aber der kleine, massive Gaul sehr viel Schnitt haben, sich durch ein weiches Maul und leichte Bewegungen auszeichnen und ein wahres Muster von Folgsamkeit sein. Ein gemeiner Cob ist nichts anderes als ein leichteres Arbeitspferd. Für Cobs der besten Klasse muß man in England 250—500 Pfd. St. anlegen, was beweist, daß solche auch in jenem gelobten Lande nicht auf den Bäumen wachsen.

Pferde von orientalischem Schnitt eignen sich meistens wegen ihrer geringen Größe, ihrer edlen Formen und bequemen Bewegungen vortrefflich für den Gebrauch von Damen und Kindern. Damit soll jedoch keineswegs gesagt sein, daß gute Orientalen nicht auch den Ansprüchen verwöhnter und viel fordernder Reiter entsprechen könnten; solche Orientalen sind aber in unseren Landen außerordentlich selten und die geringere Klasse kann sich in keiner Richtung mit dem englischen Halbblute messen. Daß die Orientalen selten Gewichtsträger sind und infolge ihrer dicht über den Boden hinstreifenden Bewegungen als Gebrauchspferde manches zu wünschen übrig lassen, verdient auch beachtet zu werden. Wenn also jemand behaupten sollte, einen Araber mit schönen Gängen zu besitzen, so ist er sicher — jedoch keineswegs zu seinem Nachteil — angeführt worden. Denn falls er die Gänge, aber keinen Araber erhandelt, ist er weit besser daran, als wenn er in den Besitz eines authentischen Arabers gelangt wäre und die Gänge vermissen müßte; außerdem sind ja die meisten Arabomanen zufrieden, wenn nur ihr Gaul ein orientalisches Gesicht hat.

Alles was dem Leser sonst noch über die Formen und Eigenschaften eines guten Reitpferdes zu wissen not thut, wird in dem der Lehre vom Exterieur des Pferdes gewidmeten Kapitel ausführlich erörtert werden. Eines möchte ich jedoch noch hier beifügen: Kaufe nie ein Reitpferd, das keinen fließenden geräumigen Schritt geht, denn ein solches Tier ist eine Qual für jeden rechtschaffenen Reiter.

Ich könnte jetzt diese, ausschließlich für den Anfänger berechneten Betrachtungen über die ersten Gründe der Reitkunst zum Abschluß bringen; doch glaube ich, daß einige einfache

Geschmacks- und Etikettevorschriften,

deren Beobachtung den Neuling vor dem Spott der meist sehr boshaften Reitergilde schützen wird, meinen Lesern willkommen sein dürften. Ich lasse dieselben deshalb hier einfließen.

Mit den für die Ausrüstung des Pferdes geltenden Regeln beginnend, kann ich nicht nachdrücklich genug betonen, daß jeder noch so unbedeutende Flitter und Zierrat den Reiter in den Augen jeden Fachmannes lächerlich macht. Es streitet also gegen den guten Geschmack, allerhand Bandwerk und Aufputz an dem Zaum anzubringen, in einem ausgestickten Sattel zu reiten, bunte oder gar mit Stickereien versehene Satteldecken aufzulegen, zum zivilen Reitzeug militärische Ausrüstungsgegenstände zu gebrauchen u. s. w. Das Reitzeug des zivilen Reiters kann nur, wenn es in allen Einzelheiten den Beweis liefert, daß es aus einer guten Werkstatt hervorgegangen und fachgemäß behandelt wird, korrekt genannt werden. Das einzige, was an dem Reitzug glänzen darf, ist das Gebiß, die Schnallen und die Bügel, diese sollen aber mit dem Silber an Glanz wetteifern können. Der Zaum bestehe aus gelbem, ziemlich breitgeschnittenem Leder; schwarzes Leder paßt nur zur Uniform. Die Stangen- und Trensen-Zügel haben nunmehr meistens dieselbe Breite. Die Schnalle, welche mitten auf dem durch die Ringe des Sprungriemens gezogenen Zügel sitzt, ermöglicht es dem Anfänger, dennoch die verschiedenen Zügel von einander zu unterscheiden und für das Gefühl ist es jedenfalls angenehmer, Zügel von gleicher Breite in der Hand zu halten. Die Stange hat gerade Seitenbäume. Der Sattel ist eine englische Pritsche — wenn möglich mit Peat's, Nicholl's oder Wilkinson & Kidd's Marke. Eine Sattelunterlage ist nicht unbedingt notwendig; wird aber eine solche benützt, so sollte dieselbe, wie bereits erwähnt, aus weichem, braunem Leder oder sog. Kirseystoff bestehen. Bunte Sattelgurten sind verpönt. Die Steigbügel sind leicht und aus plattirtem Stahl. Wann und wie der Sprungriemen benützt wird, ist im Vorstehenden bereits ausführlich beschrieben worden. Ich kann mich deshalb hier darauf beschränken, hervorzuheben, daß ein solcher Hilfszügel, welcher dem Pferde ohne zwingenden Anlaß und unrichtig aufgelegt worden, die meist schonungslose Kritik des Fachmanns herausfordert.

In betreff der Kleidung werden seitens der Sonntagsreiter vielfach ungemein komische Mißgriffe begangen. Meistens resultiren dieselben aus der kindischen Sucht auch zu Fuß — ja, vor allem zu Fuß — den kecken Reitersmann herauszukehren. Darum die schwarzsamtene Jockeymütze, das kurze Röckchen, die engen

Reithosen und die hohen Stiefel mit den riesigen, klirrenden Sporen am Absatz! Leider ist dieses Kostüm weder kleidsam noch praktisch. In England, wo nahezu für jeden Sport eine eigene Tracht vorgeschrieben ist, unterscheidet man scharf zwischen der für den Reitgebrauch in der Stadt und der fürs Reiten über Land passenden Kleidung. Darin haben die Engländer auch vollkommen recht.

In der Stadt und deren nächsten Umgebungen gebraucht der Reiter den gewöhnlichen Cylinder, eine unter der Weste getragene, zusammengefaltete — nicht in einen Knoten geschlungene — Kravatte, einen auf der Außenseite mit einer Brusttasche versehenen Rock mit abgerundeten, nicht zu langen Schößen, Pantalons mit Strupfen, gewöhnliches Schuhwerk ohne Sporen an den niedern, breiten Absätzen, Handschuhe aus Hundeleder und einen Reitstock.

Die Gründe für diese Kleidungsvorschrift sind folgende: Beim Reiten in der Stadt und deren Umgebungen ist es bequem für den Reiter, wenn er so gekleidet ist, daß er nach dem Absitzen nicht Toilette zu wechseln braucht, sondern ohne weiteres an jeder geselligen Unterhaltung teilnehmen kann, bei welcher das traurige moderne „Festgewand" nicht obligatorisch ist.

Was die weiteren Einzelheiten der hier empfohlenen Kleidung betrifft, glaube ich keinen Widerspruch befürchten zu müssen, wenn ich behaupte:

daß der Cylinder eine ebenso praktische wie bequeme Kopfbedeckung für den Reiter abgibt. Er ist leicht — viel leichter als die niedrigen runden Filzhüte — schließt ohne zu drücken gut an den Kopf an, und ist, wenn naß geworden, im Handumdrehen wieder wie neu hergerichtet. Befestigt man einen solchen Hut mittelst einer kleinen Gummischnur an den obersten Rockknopf, so braucht man auch nicht zu befürchten, daß ihn der Wind entführen könne;

daß gebundene Kravatten beim Reiten leicht aufgehen und praktische Reiter deshalb den zusammengelegten englischen scarfs den Vorzug geben;

daß, nachdem der kurze Reitrock nicht den an eine Besuchs- oder Gesellschaftstoilette gestellten Anforderungen entspricht, und die langen flatternden Schöße des Geh- oder Salonrockes die Schenkel des Reiters behindern, ein Mittelding zwischen diesen beiden Kleidungsstücken am zweckdienlichsten erscheint;

daß eng anliegende Hosen nicht nur ermüdend auf die Knie-Muskeln einwirken, sondern auch eine richtige Haltung der Schenkel und Waden absolut unmöglich machen;

daß der niedrige, breite und lange Absatz, dem auf den Rist hinaufgleitenden Bügel ein unübersteigliches Hindernis entgegenstellt, welcher Umstand, falls der Reiter abgeworfen werden sollte, eminente Bedeutung erhält;

daß die Handschuhe aus Hundeleder der Nässe ungemein lange widerstehen und

daß der Reitstock, welcher nicht wie die Gerte schwerer an dem einen Ende ist, angenehmer in der Hand liegt und bequemer zu gebrauchen ist.

Fig. 315.

Englische „Breeches".

Ich glaube wie gesagt nicht, daß irgend welche stichhaltige Einwendungen gegen diese Gründe geltend gemacht werden könnten.

Beim Reiten über Land, sowie in der geschlossenen Reitbahn, sind dagegen die Mützen, die Reithosen und Reitstiefel ganz an ihrem Platz. Nur sollten die Hosen stets bis zum Knie faltig und weit sein und erst von der Wade an das Bein fest umschließen und die Stiefel mit dem niedrigen, englischen Absatz versehen sein. Der beste Stoff für Reithosen ist „Brown-Bedford-Cord". Wahre Künstler in der Anfertigung solcher Reithosen (Fig. 315) — sog. „Hunting- oder Newmarket-Breeches" — sind Hammond & Co., 260 A Oxford Street, Robert F. Kidd, 37 South Malton Street, Oxford Street, und E. Tautz & Sohn, 249 Oxford Street, London. Ich erwähne dies, weil ein gutes Modell von unschätzbarem Wert für den praktischen Reiter ist und gut sitzende, aus den besten Stoffen verfertigte Kleidungsstücke auf die Dauer doch die billigsten sind.

Das Reiten der Damen.

Zu der weiblichen Reitkunst übergehend, erlaube ich mir vorerst auf das in dem Vorstehenden über Sattelung, Zäumung und Zügelhaltung gesagte hinzuweisen, denn das meiste davon verdient auch von der Amazone beachtet zu werden.

Daß wir Menschen alles was wir thun, möglichst gut thun sollten, ist ein Satz, den wohl niemand bestreiten wird. Leider macht sich bei der Nutzanwendung dieser Weisheitsregel der gewöhnliche Unterschied zwischen Theorie und Praxis sehr bemerklich; am augenfälligsten aber geschieht dies, wenn Damen der edlen Reitkunst obliegen.

Nun will ich natürlich keineswegs behaupten, daß es den Damen versagt ist, Hervorragendes im Sattel zu leisten — Ihre Majestät die Kaiserin von Österreich, Mrs. Power O'Donoghue, die Fräulein Loiset und Eliza, sowie mehrere andere berühmte Reiterinnen beweisen ja das Gegenteil — aber im ganzen genommen

wird das Reiten vom schönen Geschlecht doch ziemlich oberflächlich betrieben. Nur zu oft macht auch die reizendste Amazone einen unbeschreiblich beängstigenden, herzbeklemmenden Eindruck auf den Fachmann. Man sieht ihr's auf den ersten Blick an, daß sie der willenlose Spielball ihres „Zelters" ist. Es erschien mir deshalb dringend geboten, mich in diesem Handbuch auch mit jenen Fragen zu beschäftigen, welche sich jeder Dame aufdrängen, die der edlen Reitkunst näher treten will.

Was zuerst das passendste Alter für den Beginn des Reitunterrichts betrifft, glaube ich nicht, daß man das noch nicht zum „Backfisch" herangereifte Mädchen aufs Pferd setzen sollte. Die Muskeln des Kindes sind noch zu zart und das Rückgrat zu schwach. Man warte also mit dem Reiten, bis das Mägdelein das 16. Lebensjahr überschritten hat. Der weibliche Körper wird dann die in vieler Hinsicht angreifende und bedeutungsvolle Entwicklungsperiode überstanden haben. Die Kaiserin von Österreich war sogar 20 Jahre alt, als sie das erstemal den Sattel bestieg. Dies verhinderte sie jedoch nicht, sich zu einer der kühnsten und geschicktesten Reiterinnen unserer Zeit auszubilden. Außer einem normal entwickelten Körper muß aber die junge Dame natürlich auch Liebe zum Pferd und ein gewisses Maß von Unerschrockenheit an den Tag gelegt haben, denn eine unlustige, nervöse Schülerin wird stets mit der doppelten Schwierigkeit zu kämpfen haben, daß sie nicht nur selbst von tötlicher Angst geplagt wird, sondern auch ihr Pferd aus dem moralischen Gleichgewicht bringt.

Kaum weniger wichtig ist die zu den ersten Übungen benützte Kleidung. Wie sich die ausgelernte Amazone zu kleiden hat, wird weiter unten ausführlich beschrieben werden. Zunächst wollen wir uns aber mit der Toilette der Anfängerin beschäftigen.

Eine ausgezeichnete englische Reiterin, die soeben citirte Mrs. Power O'Donoghue, gibt diesbezüglich in ihrem vortrefflichen Buche „Ladies on horseback" folgende Anweisungen: „Als Fußbekleidung empfehlen sich starke, gut gemachte und bequeme Reitstiefel; Absätze an denselben sind nicht unbedingt verwerflich; vor Knöpfen an dem Schuhwerk kann dagegen nicht eindringlich genug gewarnt werden, denn solche haken sich leicht an dem Bügel fest, was unter Umständen unheilbringende Folgen nach sich ziehen könnte. Außerdem braucht die Anfängerin ein Paar starke hirschlederne Reithosen, welche jedoch auf der auswendigen Seite, von der Hüfte abwärts, von Tuch sein können und wegen der für jede Anfängerin so unangenehmen Reibung unter dem rechten und ober dem linken Knie wattirt sein sollten. Ein einfaches dunkles Reitkleid komplettirt das Kostüm. Die Kopfbedeckung — ein niedriger, runder Filzhut, männlicher Façon — ist gut zu befestigen. Das Haar wird frei herunterhängend getragen, denn wie sorgfältig die

Anfängerin dasselbe auch hinaufheften möge, wird es durch die Erschütterung dennoch aufgelöst werden; sowie aber die Haarnadeln ihren Halt verlieren, wird die Reiterin nervös, gibt die Hände hinauf und — vergißt auf die Zügelführung. Nachdem sich die junge Amazone schließlich noch mit einem Paare starker und bequemer Handschuhe und einen leichten Reitstock versehen hat, steht dem Aufsitzen nichts mehr im Wege."

Der Sattel ist der nächste Gegenstand unserer Aufmerksamkeit. Wie bekannt, ist der moderne Damensattel gewöhnlich mit drei sog. Hörnern versehen, von welchen zwei ihren Platz auf der linken Seite haben und ein drittes, bedeutend kleineres, auf der rechten Seite des Sattels sitzt. Letzteres ist eigentlich vollkommen überflüssig, weshalb es auch nie so groß sein darf, daß es bei niedriger Haltung der Hände hinderlich für die Zügelführung werden könnte. Das obere linke Horn dient dem rechten Bein der Reiterin als Stütze; mit dem unteren Horne dagegen wird bezweckt, daß der ungefähr 8 cm ober dem Knie liegende Teil des linken Beines an dasselbe angedrückt und dem Sitze so größere Festigkeit verliehen werden könne. Je kürzer die Beine der Reiterin sind, desto näher müssen diese beiden Hörner beieinander liegen, denn ist der Abstand zwischen denselben beträchtlich, so kann eine mit kurzen Beinen ausgerüstete Dame das untere Horn mit der Spitze des linken Knies berühren, was die Festigkeit des Sitzes ungemein beeinträchtigt. Besagtes Horn wird oft mittelst einer Schraube an den Sattel befestigt. Diese Einrichtung hat nicht nur den Vorteil, daß der Sattel von Damen verschiedenartigen Körperbaus benützt werden kann, sondern ermöglicht dieselbe auch eine, besonders auf längeren Ritten, für die ermüdeten Beinmuskeln äußerst wohlthätige Veränderung in der Lage der Hörner. Hierbei ist jedoch zu beachten, daß die Schraube von links nach rechts und nicht umgekehrt zu drehen sein soll, damit das Horn durch den Druck des Knies fester geschraubt, nicht aber gelockert werde. Von Wichtigkeit ist auch, daß das Horn nicht jedesmal beim Putzen des Sattels abgeschraubt werde, denn das ewige Ab- und Zuschrauben ist der Ruin des Schraubgewindes. Schließlich wären noch solche Sättel zu erwähnen, an denen das untere Horn mit einem Scharnier versehen ist und infolgedessen durch einfaches Niederklappen außer Gebrauch gesetzt werden kann. Große Verbreitung hat diese Einrichtung jedoch nicht gefunden. Wie das Horn aber auch beschaffen sein möge, immer ist darauf zu achten, daß dasselbe nicht länger sei als erforderlich ist, um dem linken Bein der Amazone den unentbehrlichen Stützpunkt zu gewähren und keine stark gebogene Form aufweise. Ein langes gebogenes Horn kann nämlich der Reiterin bei einem etwaigen Sturz mit dem Pferde äußerst gefährlich werden.

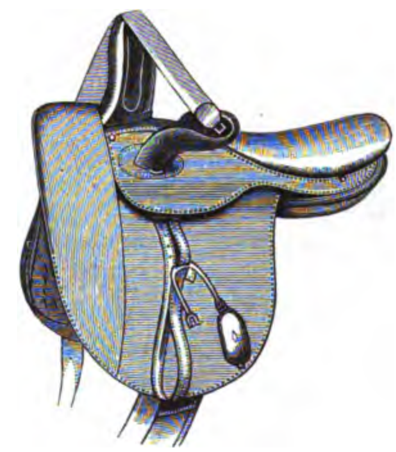
Die Sitzfläche des Damensattels soll nahezu horizontal (Fig. 316) sein.

Die früher so beliebte Sitzgrube in der Mitte des Sattels, welche die Reiterin zu einer nichts weniger als bequemen Verdrehung des rechten Beines nötigte, ist wenigstens in England ganz unfashionabel geworden. Geräumigkeit ist eine zweite unerläßliche Eigenschaft der Sitzfläche, falls die Amazone bequem reiten und den Rücken ihres Pferdes schonen will. Das Durchschnittsgewicht eines für eine mittelgroße Dame berechneten Sattels beträgt 8 Kilo. Bezüglich des Längenmaßes teilt „The Book of the Horse" folgende Anhaltspunkte mit:

Fig. 316.

Moderner englischer Damensattel.

Fig. 317.



Nicholls' Damensattel mit Sicherheitsbänder.

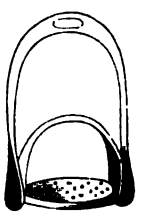
Für eine 1,52 m messende Dame	. . . . .	43 cm
„ „ 1,57 „ „ „	. . . . . .	46 „
„ „ 1,62 „ „ „	. . . . .	48 „
„ „ 1,67 „ „ „	. . . . . .	49,5 „
„ „ 1,72 „ „ „	. . . . . .	51 „
„ „ 1,77 „ „ „	. . . . . .	52 „

Als allgemeine Regel gilt, daß der Damensattel so gebaut sein soll, daß er auch ohne umfangreiche Polsterung den rechten Platz am Pferderücken beibehält. Der vordere Teil des Sattelbaumes muß wie angegossen aufliegen; im entgegengesetzten Falle bekommt der Sattel eine schaukelnde Bewegung. Das Seitenblatt auf der rechten Seite braucht nicht größer als dasjenige eines Herrensattels zu sein.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich meine Leserinnen auch darauf aufmerksam machen, daß es gegen den guten Geschmack verstößt, Sättel mit gesteppten Seitenblättern zu benützen. Die sportmäßig auftretende Reiterin geht von dem sehr

richtigen Grundsatz aus, daß wahre Eleganz nicht in zweckloſem Zierrat, ſondern in einer den praktiſchen Bedürfniſſen angepaßten, vornehmen Einfachheit liegt. Jenen Damen, denen etwas an dem Beifalle des Fachmannes gelegen iſt, muß deshalb angeraten werden, nur ſolche Sättel zu gebrauchen, die ebenſo glatt und einfach als Herrenſättel gehalten ſind. Die beſte Bezugsquelle für Damenſättel vorzüglichſter Qualität iſt noch immer England. Einen Weltruf haben ſich die Sattlerfirmen Wilkinſon & Kidd, Langdon, Duke Street, Mancheſter Square,

Fig. 318.



Latchford-Bügel.

Fig. 319.

Cope's Patent-Damenſicherheitsbügel.

Fig. 320.

Scott's Patent-Damen-Sicherheitsbügel

London; F. V. Nicholls & Co., 2 Jermyn Street, Haymarket, London, und Lenman in Dublin in dieſer Spezialität erworben. Genannter Firma Nicholls iſt auch die Erfindung eines neuen Sicherheitsbügels, ſowie der über die Hörner geſpannten elaſtiſchen Sicherheitsbänder zu verdanken, welche letztere das Feſthaken des Reitkleides für den Fall eines Sturzes verhindern ſollen (Fig. 317).

In früheren Jahren bedienten ſich die Damen ausſchließlich des ſog. Pantoffelſteigbügels, deſſen Form an das Symbol der von dem „ſchwachen" Geſchlecht ausgeübten Gewalt erinnerte. Dieſe Konſtruktion iſt jedoch nunmehr nahezu gänzlich von dem ſog. Latchfordbügel (Fig. 318) und von Abarten desſelben, wie z. B. „V. Cope's Patent Safety Lady's Stirrup" (Fig. 319) und Scott's Patent-Damen-Sicherheitsbügel (Fig. 320) verdrängt worden. Genannte Bügel beſtehen eigentlich aus zwei Bügeln, von denen der kleinere mittelſt einer beweglichen Walze an dem größeren befeſtigt iſt, ſo daß er, falls die Reiterin ſtürzen und in dem Bügel hängen bleiben ſollte, ſich um ſeine Achſe drehend, die beklagenswerte Amazone aus ihrer verzweifelten Lage befreien muß. Die Erfahrung hat jedoch gelehrt, daß dieſer innere Bügel, der aus Rückſicht für den zarten Damenfuß nicht ſelten an ſeinem oberen Teil gepolſtert wird, eine entſchiedene Neigung hat, den während ſchärferer Gangarten weiter vorgeſchobenen Fuß der Amazone feſtzuhalten, und wollen deshalb praktiſche Reiterinnen nichts mehr von

den „Sicherheitsbügeln" wissen. Mrs. Power O'Donoghue empfiehlt allen Damen, sich des gewöhnlichen Jagd- oder Rennbügels zu bedienen, betont aber hierbei ganz besonders die Notwendigkeit, soliden, wenn auch teuren Fabrikaten, vor billiger Ausschußware den Vorzug zu geben.

Der Steigriemen wird entweder, wie an dem Herrensattel, mit einer Feder befestigt oder auch über eine, oben an dem linken Sattelblatte angebrachten kleinen Walze, unter diesem Sattelblatte bis zu einem ungefähr 5 cm von der unteren Kante entfernten Einschnitt, und durch diesen, unter dem Bauch des Pferdes durch, zu einer auf dem rechten Seitenblatt sitzenden Strupfe geführt und dort festgeschnallt (Fig. 316). Letztere Einrichtung hat den Vorteil, daß der Steigriemen die Seitenblätter des Sattels festhält und während des Rittes ohne fremde Hilfe vom Sattel aus beliebig verlängert oder verkürzt werden kann. (Vergl. auch Fig. 292 und 293 Seite 289.

Allzu leichte Sättel haben mehr Nach- als Vorteile; was man mit ihnen in der einen Richtung gewinnt, verliert man in der anderen. Das Gewicht wird vermindert, der Sattelbaum aber geschwächt. Unter 9—10 Kilo sollte daher kein Damensattel wiegen, von welchem Widerstandskraft und Haltbarkeit verlangt wird.

Benützt die Reiterin eine Sattelunterlage, so ist wohl zu beachten, daß dicke Filzunterlagen die Neigung des Sattels, aus seiner Lage zu rutschen, sehr begünstigen. Die besten Sattelunterlagen werden aus weichem Leder angefertigt. Dünn, weich, undurchdringlich für den Schweiß, dauerhaft und elegant, entsprechen dieselben in jeder Hinsicht den praktischen Bedürfnissen.

Der Damensatttel wird so aufgelegt, daß er das Schulterblatt nicht genirt; die Gurten müssen jedoch etwas fester angezogen werden, als bei Herrensättel erforderlich ist. Selbst die beste Reiterin kann nämlich nicht vermeiden, sich etwas mehr nach rechts hinüber zu neigen; auch ist sie nicht wie der Reiter imstande, den Sattel mit den Schenkeln in seiner Lage zu erhalten. Bei manchen Pferden kann es außerdem notwendig sein, dem Zurückrutschen des Sattels durch einen Brustriemen vorzubeugen.

Das zweckmäßigste Gebiß für ein Damenpferd ist die Stange und Knebeltrense. Mit dieser Zäumung kann die Amazone, sobald die Umstände es erlauben, die Trense allein benutzen und die Stange für solche Fälle in Reserve halten, die eine kräftigere Einwirkung auf das Pferd erheischen. Die Zügel sollen etwas schmäler als jene des Herrenzaums sein. Im übrigen herrscht gar kein Unterschied zwischen dem Reitzeug der Amazone und dem des Sportreiters. Daraus ergibt sich, daß alle jene Quasten, Rosetten, Bänder u. s. w., die man am Kontinent so gerne jedem Damenpferde anhängt, in den Zirkusstall gehören, wo solcher Kram

möglicherweise seine Berechtigung hat. Der einzige Aufputz, den eine fashionable und für sportmäßiges Reiten interessirte Dame zur Not auf ihrem Zaum dulden wird, ist ein schmaler, seidener Stirnriemen in ihren Lieblings- oder Wappenfarben.

Die Amazone, die infolge ihrer Haltung zu Pferde genötigt ist, die Hände höher zu führen, als bei dem männlichen Sitz erforderlich, wird meistens großen Nutzen aus dem Sprungriemen ziehen. Sollte ihr Pferd ein „Sterngucker" sein, so empfiehlt sich der feste Sprungriemen, der in den Nasenriemen oder den Seitenringen der Trense eingeschnallt werden kann.

Nachdem der Reiterin das gesattelte und gezäumte Pferd vorgeführt worden, überzeugt sie sich, daß das Gebiß die richtige Lage hat, die Kinnkette recht eingelegt ist, der Kehlriemen nicht zu fest sitzt, der Sprungriemen die angezogenen Zügel nicht nach abwärts zieht, der Sattel die Schulterblätter des Pferdes nicht belästigt und die Gurten ordentlich angezogen sind. Falls sie die früher mitgeteilten ausführlichen Vorschriften für das rationelle Satteln und Zäumen ihrer Beachtung würdigt, werden dieselben sie in den Stand setzen, diese Musterung mit der nötigen Sachkenntnis vorzunehmen.

Damit auch ihre eigene Toilette eine sachgemäße Musterung nicht zu scheuen brauche, wird sie wohl daran thun, folgende Ratschläge thunlichst zu beherzigen:

Die weibliche Reittoilette soll so einfach als möglich sein, also keine flatternden Bänder, Blumensträußchen, bunte Kravatten oder Federn und vor allem kein Schmuck. Kann die Reiterin eine Uhr nicht entbehren, so hat sie diese an einer schwarzen Schnur in einer kleinen Brusttasche zu verwahren.

Die größten Schwierigkeiten sind wohl mit der Beschaffung eines in jeder Beziehung korrekten und gut sitzenden Reitkleides verknüpft. Gibt es doch sogar in England nur wenige Meister, die den Ruf genießen, Spezialisten im Zuschneiden tadelloser *„Riding Habits"* zu sein, so z. B. Nicoll, Regent Street; Alexander Scott, South Molton Street; Hohne, Portland Street; Thomas & Sons, Brook Street; Wolmershausen, Mayfair; sämtliche in London u. m. a. Aber selbst diesen Künstlern wird die erfahrene englische Amazone kein blindes Vertrauen schenken, sondern haben dieselben zu gewärtigen, daß ihnen beim Anpassen scharf auf die Finger gesehen und kein noch so geringer Fehler durchgelassen werden wird. Um eine solche Kontrolle ausüben zu können, muß aber die Amazone genau wissen, worauf es bei der Beurteilung des im Werden begriffenen „Meisterwerkes" hauptsächlich ankommt. Um wie viel notwendiger dies ist, wenn der betreffende Schneider, wie das leider in Deutschland beinahe ausnahmslos der Fall sein wird, selbst ein Laie in der Anfertigung von Reitkleidern, braucht wohl kaum hervorgehoben zu

werden. Ich werde mich daher bemühen, die wichtigsten „*Points*“ eines gut gemachten Reitkleides der Reihe nach anzuführen.

Was zunächst die Taille anbelangt, sei bemerkt, daß die einreihigen, bis zum Hals geknöpften Taillen gänzlich aus der Mode gekommen sind. Man trägt jetzt in England allgemein zum Reitkleide doppelreihige, anliegende und über die Hüften reichende Paletots mit einer gleichartigen oder lichteren Weste. Für den Gebrauch im Park werden dieselben aus schwarzem Tuch, für das Reiten im Terrain aus grauem, blauem oder braunem Cheviot angefertigt. Zu den Westen nimmt man vielfach auch bunt gestreiften oder getupften *(Bird's-eye)* Stoff; vornehmer ist jedoch dunkles, zum Paletot passendes Tuch.

Der Rock eines Reitkleides soll vollkommen faltenlos, wie im Viereck, herunterhängen und darf nicht länger sein, als daß er knapp über den Bügel und den Fuß der aufgesessenen Reiterin reicht. Der Saum wird dann nahezu eine horizontale Linie beschreiben. Ein häufig vorkommender Fehler ist, daß das Reitkleid auf der linken Seite dicht unter dem Sattel einen zu engen Schnitt erhalten hat. Ich empfehle dringend, dies um so ängstlicher zu vermeiden, als hierdurch der Sitz behindert und die Lage einer in Nöten geratenen Reiterin unnötigerweise erschwert wird. Auf der rechten Seite dagegen soll das Reitkleid so fest anliegen, wie — man verzeihe mir den Vergleich — ein Paar hirschlederne Hosen.

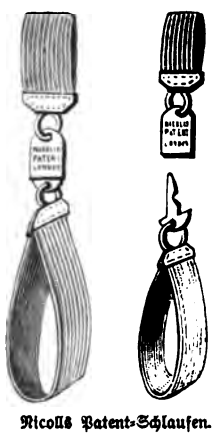
Große Aufmerksamkeit muß auch dem Knieſtück zugewendet werden. Dieses besteht bekanntlich aus einer für die Aufnahme des Knies bestimmten, sackartigen Erweiterung. Sitzt nun letztere nur um einen Gedanken zu tief, so bildet sich eine sehr unschöne bauschige Erhöhung, sitzt sie dagegen zu hoch, so gesellt sich zu jener Erhöhung noch ein überaus lästiges Hinaufrutschen des vorderen Rockteiles. Das Knieſtück nutzt sich begreiflicherweise schnell ab; die Reiterin wird daher gut thun, dasselbe mit einer Extra-Tuchlage füttern zu lassen.

Aus dem Vorstehenden ergibt sich, daß das Anprobiren eines Reitkleides. wenn zweckentsprechend betrieben, große Ansprüche an die Sachkenntnis und — Geduld der Amazone stellt. Durchzuführen ist dasselbe überhaupt nur im Sattel und vor großen Spiegeln. Da muß dann jeder Falte mit eiserner Beharrlichkeit zu Leibe gegangen werden und bevor die angestrebte ideale Faltenlosigkeit erreicht worden, darf die Dame das Anprobiren nicht aufgeben. Unter vier langwierigen und langweiligen „Atelier-Sitzungen“ wird sie in der Regel kaum davonkommen. Es können aber auch mehr werden, zumal wenn der betreffende Meister nicht zu den Ersten seines Faches zählt. Und damit ist es nicht abgethan, denn auch hier gilt das alte Sprichwort: „*The proof of the pudding is in the eating*“. Auf die Atelier-Probe hat demnach die praktische Erprobung am Rücken des Pferdes zu

folgen, denn erst wenn die Amazone ihr neues Reitkleid einigemale benutzt hat, wird sie im Klaren darüber sein, ob dasselbe in jeder Beziehung *„all right“* oder ob weitere Änderungen von Nöten.

Die meisten englischen Reitkleider sind mit zwei elastischen Schlaufen für die Füße der Amazone versehen. Der Zweck dieser Vorrichtung ist, den Rock in der richtigen Lage zu erhalten. Die eine Schlaufe sitzt vorne, die andere hinten am Rock. Man hüte sich indessen, diese elastischen Bänder zu fest anzunähen. Sie sollen im Gegenteil bei einer etwa eintretenden unfreiwilligen Trennung zwischen Reiterin und Pferd sofort reißen, damit erstere in ihrer kritischen Lage nicht in dem freien Gebrauch ihrer Füße behindert werde. Letzterer Gefahr vorzubeugen, ist der Zweck von Nicolls Patent-Schlaufen, die sich, falls die Reiterin vom Pferde stürzen sollte, augenblicklich lösen. (Fig. 321 und 322.)

Fig. 321. Fig. 322.



Nicolls Patent-Schlaufen.

Schließlich will ich nicht unerwähnt lassen, daß kein Reitkleid gut passen und sitzen kann, wenn schlecht sitzende unpraktische Unterkleider zu demselben getragen werden. Das zum Reiten gebrauchte Korsett muß so kurz sein, daß es nicht über die Hüfte reicht. Lange Pantalons sind weder vom praktischen noch vom ästhetischen Standpunkt zu empfehlen. Eine schneidige, auf *Chic* haltende Reiterin wird nur *„Breeches“* mit dazu passenden Gamaschen (sog. *„Leggings“*) oder leichte, lackirte Reitstiefel mit niedrigen, geraden und breiten Absätzen benutzen. Gut sitzende Breeches liefern aber nur Herrenschneider, die sich eine Spezialität aus der Anfertigung dieses Kleidungsstückes gemacht haben. Die Damen werden daher genötigt sein, denjenigen Firmen den Vorzug zu geben, die es der Mühe wert erachten, das Maßnehmen ihrer weiblichen Kundschaft durch Damenhände besorgen zu lassen. Daß die Breeches und Gamaschen in der Farbe genau mit dem Reitkleide übereinstimmen müssen, ist selbstverständlich.

Die Reithosen müssen selbstverständlich unter dem Knie gut anliegen und bis zum Schienbein reichen. Der untere Teil der Hosen kann auch aus Trikot oder Seide bestehen, damit die Stiefelschäfte nicht unnötigerweise über dickeren Stoff gezogen zu werden brauchen. Die Hosen werden vom Knie abwärts mit kleinen Knöpfen versehen. Am rechten Bein werden diese Knöpfe auf der inwendigen Seite angebracht, so daß sie nicht drücken können. Es braucht wohl kaum erwähnt zu werden, daß Unterröcke beim Reiten zu den verpönten Kleidungsstücken gehören. Die Strümpfe werden am zweckmäßigsten an von der Taille herabhängenden elastischen Bändern befestigt.

Zu der Männerkleidung gehört auch ein Männerhemd aus leichtem Cambric

oder Chiffon, das über dem Korsett getragen werden kann. Es ist dies das einzige Mittel einen gut und fest sitzenden Kragen zu erhalten. Die hierzu gehörende kleine Kravatte muß zum Selbstbinden eingerichtet sein. Genähte Knoten oder Schleifen gelten nicht als Chic.

Und wenn wir uns schon der Mode unterwerfen, werden wir wohl auch Notiz davon nehmen müssen, daß der hohe Hut bei den fashionablen Amazonen entschieden in Ungnade gefallen ist. Am beliebtesten sind jetzt steife, runde Hüte in der Farbe des Reitkleides, jedoch sieht man mitunter auch kleine, niedrige Strohhüte. Letztere passen indessen, obwohl sie in Rotten Row nicht zu den seltenen Erscheinungen gehören, nur für das Land. Welchen Hut die Dame aber auch benutzen möge, stets sorge sie dafür, daß die Frisur nicht in Unordnung oder Auflösung geraten könne. Mit den Haarnadeln wird sie daher nicht sparen dürfen. Es sei jedoch bemerkt, daß Haarnadeln aus Metall bei der geringsten Erschütterung leicht ihren Halt verlieren und zu Boden fallen. Aus diesem Grunde erlaube ich mir, die Aufmerksamkeit unserer Amazonen auf die mit feinen Seidenfäden übersponnenen Haarnadeln englischer Erfindung zu lenken. Solche können in allen Farben bezogen werden, was den Vorteil hat, daß sie beim Gebrauch kaum zu bemerken sind, und fallen nie heraus. Ein feines Netz über das Haar ist ein weiteres vortreffliches Mittel, die Frisur in guter Ordnung zu erhalten.

Glaubt die Amazone den Schleier nicht entbehren zu können, so beachte sie, daß dieser schwarz und so kurz sein soll, daß er die Nasenflügel nur eben bedeckt. Solche Schleier werden hinten am Kopf in einen Knoten geschlungen. Die um den Hut getragenen, wehenden, grünen oder blauen Schleier leben nur noch in Romanen und in der Erinnerung der Amazonen des Ruhestandes. Der Hut wird mittelst eines um den rückwärtigen Teil der Frisur gelegten schmalen Gummibändchens festgehalten.

Handschuhe aus Hundeleder, eine Nummer über der gewohnten Größe, und ein mit Krücke versehener Reitstock (bei Leibe keine Gerte!) vervollständigen die Toilette der Amazonen. Die weißlederne Schlinge am Ende des Reitstocks muß zeitweise mit Pfeifenthon eingerieben werden. Ein kleiner Zusatz von pulverisirter Stärke zum Thon verhindert, daß letzterer abfällt. Die Zügelhand werde stets von allen Ringen befreit.

Sporen sollten nur von solchen Damen getragen werden, die gelernt haben sich derselben zu bedienen. Unbedingt notwendig ist der Sporn am linken Absatz überdies nur in dem einen Falle, daß der betreffende Gaul das Gehen als eine Strafe empfindet. Pferde dieser Gattung gehören aber vor den Milchkarren und nicht unter den Damensattel.

Von der Voraussetzung ausgehend, daß einige praktische Winke für die Instandhaltung der mit so viel Mühe und Kosten beschafften Reittoilette meinen Leserinnen nicht unwillkommen sein werden, erlaube ich mir noch zu bemerken, daß vieles Bürsten der Konservirung des Reitkleides ungemein abträglich ist. Ich empfehle daher dringend, den am Rocke haftenden Straßenkot nicht eintrocknen zu lassen. Die einzige richtige Methode ist, die beschmutzten Teile in Wasser zu tauchen, sodann gut abzuspülen, und schließlich mit der Wasserbürste vorsichtig von etwa noch vorhandenen Flecken zu reinigen. Nachdem dies geschehen, wird das Kleid in einem warmen Zimmer zum Trocknen aufgehängt. Für gewöhnlich darf aber das Reitkleid nicht hängen, weil es hierdurch aus der Façon gezogen wird. In Häusern, wo man sich auf solche Sachen versteht, ist der Bediente daher angewiesen, das von ihm gereinigte und getrocknete Reitkleid sorgfältig zusammengerollt der Kammerjungfer zum Aufheben zu übergeben. Einem Mädchen dies zu überlassen, ist nicht anzuraten, denn das Putzen und Zusammenlegen von Tuchkleidern treffen doch nur Männer.

Fig 323.

Thomas Patent Safety Habit.

Zu Fuß wird das Reitkleid von der linken Hand, welche auch den Reitstock trägt, aufgehalten. Sollte sich die Reiterin genötigt sehen, das Reitkleid vor oder nach dem Reiten eine längere Zeit anzubehalten, so schürzt sie den Rock mittelst auf der inwendigen Seite angebrachten Haken und Ösen so hoch hinauf, daß der untere Teil der Stiefelschäfte sichtbar wird.

Von den vielen „Patent-Sicherheits-Reitkleidern“, die in neuester Zeit erfunden worden sind, um für den Fall einer unfreiwilligen Trennung vom Pferde, das Hängenbleiben der Reiterin an den Sattelhörnern zu verhüten, dürfte sich „Thomas Patent Safety Habit“ (Fig. 323 u. 324) am meisten empfehlen.

Wie dasſelbe zum Gehen befeſtigt wird, zeigt Fig. 323, welche auch ein gutes Bild von der modernen Amazonen-Toilette gibt.

Mit Gewandtheit und Grazie aufzuſitzen iſt eine Kunſt, welche die Damen nicht von einem Tag zum anderen erlernen können. Amazonen, die den Sattel

Fig. 324.

Schnitt von Thomas Patent Safety Habit.

nicht von einem in Bereitſchaft gehaltenen Stuhl aus erklimmen wollen und auch nichts beſonderes verlockendes darin ſehen, ſich durch ein mehr oder weniger unäſthetiſches Hinaufkrabbeln an den glatten Seitenblättern des Sattels zum Gegenſtand ſpöttiſchen Mitleids zu machen, bleibt nichts anderes übrig, als das Aufſitzen wie folgt zu bewerkſtelligen:

Der Reitknecht ſtellt ſich, in jeder Hand einen Trenſenzügel, vor das Pferd. Die Stangenzügel dürfen hierbei unter keiner Bedingung ergriffen werden, denn der geringſte Druck auf die Laden könnte bei empfindlichen Pferden eine verhängnisvolle Unruhe hervorrufen; dagegen iſt es ziemlich gleichgültig, ob das Pferd an den

Fig. 325.

Haltung der Amazone im Schritt.

Trenſenzügeln oder Backenriemen gehalten wird. Fremden oder unruhigen Pferden nähere ſich die Amazone von vorne. Sollte das Pferd nun nicht ſtille ſtehen wollen, ſo wird es dicht an eine Mauer, einen Erdwall, eine Hecke oder gegen ein anderes ruhiges Pferd geſtellt. Bei der linken Seite des Pferdes angelangt, ſtellt ſich die Reiterin, das Geſicht dem Pferdekopf zugewendet, knapp hinter dem linken Vorderbein und in einem rechten Winkel zum Rumpf des Pferdes, welches ſie ſchmeichelnd auf den Hals klopft. Darauf erfaßt ſie den Reitſtock und die Zügel mit der

rechten, auf dem oberen Horn ruhenden Hand und läßt die Trensenzügel Fühlung mit dem Pferdemaul nehmen. Sollte das Pferd sehr empfindlich im Maul sein, müssen die Zügel hierbei ganz lose gehalten werden. Sodann erhebt die Amazone den linken Fuß mit gebogenem Knie ungefähr 30 cm vom Boden, während sie gleichzeitig mit der linken Hand das Reitkleid so weit aufhebt, daß der Fuß frei wird. Das ist das Zeichen für ihren männlichen Begleiter, sich zu bücken und ihren erhobenen Fuß mit seinen gekreuzten Handflächen zu stützen, wobei die Amazone ihre linke Hand auf seine rechte Schulter legt. Um nun aufzusitzen, braucht sie nur das linke Bein gerade zu strecken und sich mit dem rechten Fuß elastisch vom Boden abzustoßen. Gibt ihr der Begleiter gleichzeitig die erforderliche hebende Hilfe, so sitzt sie auch in dem nächsten Augenblick im Sattel. Da aber hierbei alles darauf

Fig. 326.

Zügelhaltung.

ankommt, daß der Begleiter und die Reiterin im vollkommensten Einverständnis miteinander vorgehen, ist es rätlich, den Abschwung und die hebende Hilfe auf Kommando erfolgen zu lassen. Der Begleiter frägt z. B. „fertig?“ Erfolgt hierauf eine bejahende Antwort so zählt der Begleiter Eins, Zwei, Drei“! und hebt die Reiterin beim Worte „„Drei“ in den Sattel. Mißlingt dies, so hat sich der Begleiter aller Wahrscheinlichkeit nach einen der folgenden drei Fehler zu Schulden kommen lassen, nämlich: 1) nur eine Hand gebraucht; 2) den Fuß der Amazone zu weit nach vorn gezogen oder — was am öftesten vorkommt — 3) die hebende Hilfe gegeben, bevor die Reiterin ihr linkes Bein gerade gestreckt und ihr Gewicht auf die Hände des Begleiters übertragen hat. Sobald die Hilfe erfolgt, also in dem Angenblick, wo der Begleiter das Wort „Drei“ ausspricht, dreht sich die Amazone etwas nach links und setzt sich in den Sattel nieder. Darauf legt sie ihr rechtes Bein über das Horn und läßt sich von dem Begleiter den zwischen diesem Beine und dem Horn sitzenden Teil ihres Kleides glattziehen. Der Begleiter hat dann nur noch den Bügel auf den Fuß der Amazone zu setzen und das

Reitkleid nach rückwärts glatt zu ſtreichen. Schließlich erfaßt die Reiterin die Zügel mit der linken Hand (Fig. 326) oder auch nach der auf Seite 300 beſchriebenen Methode mit beiden Händen.

Sollte kein Reitknecht zur Stelle ſein, ſo muß der Begleiter das Pferd mit der linken Hand halten und die Amazone mit der aufwärts gewendeten, auf das rechte Knie geſtützten rechten Hand in den Sattel heben.

Inwiefern der Bügel richtig geſchnallt iſt, prüft die Reiterin vom Sattel aus. Sie hat ſich hierbei vor Augen zu halten, daß ein zu kurzer Bügel ſie nicht nur nötigen wird, ſich weiter nach rechts hinüberzuneigen, als mit einem korrekten Sitz vereinbar iſt, ſondern auch Krampf im linken Bein hervorrufen kann. Iſt dagegen der Bügel zu lang, ſo erhält der Oberkörper eine zu große Neigung nach links und wird außerdem der Fuß durch die beſtändigen Bemühungen, den Bügel feſtzuhalten, ungemein ermüdet. Richtig geſchnallt iſt der Bügel, wenn ſich die Dame mit leicht gebogenem Knie und die rechte Hand auf den Sattelknopf geſtützt, ohne Mühe in dem Sattel aufrichten kann.

Manche Damen finden das Abſitzen weit ſchwieriger und unangenehmer als das Aufſitzen. Es hat dies vermutlich ſeinen Grund in einer leicht erklärlichen Scheu vor den ausgeſtreckten Armen des männlichen Begleiters, ſowie in der Furcht, daß die Toilette beim Herabgleiten vom Pferde in Unordnung geraten könnte, denn faktiſch iſt das Abſitzen viel einfacher als das Aufſitzen. Sind zwei Perſonen dabei zugegen, ſo hält die eine das Pferd, während ſich die andere der Reiterin widmet. Meiſtens wird ſich jedoch die Dame mit der Hilfe ihres männlichen Begleiters begnügen müſſen. Dieſer wird ſich ihr dann vis-à-vis aufſtellen und mit ausgeſtrecktem linken Arm entweder den Trenſenzügel oder den Backenriemen ergreifen. Darauf nimmt die Reiterin ihren Fuß aus dem Bügel, welcher nach vorwärts gezogen wird, damit er nicht mit dem Kleide in Koliſſion gerate, macht ihr Kleid vom unteren Horn frei, läßt die Zügel los, glättet den Rock des Reitkleides, legt beide Hände auf die vorgeſtreckte rechte Hand (oder Arm) des Begleiters und gleitet mit leicht gebogenen Knien aus dem Sattel. Sollte das Kleid ſehr lang ſein — was jedoch zu vermeiden iſt — ſo muß die Reiterin, bevor ſie ſich auf den Arm des Begleiters ſtützt, einen Zipfel vom Rock über den Daumen der linken Hand legen.

Ein unruhiges Pferd ſollte während des Abſitzens ſtets von einem vor dem Tiere ſtehenden Gehilfen gehalten werden. Sieht ſich die Dame genötigt, die Hilfe derſelben Perſon beim Abſitzen in Anſpruch zu nehmen, ſo legt ſie die Zügel in die rechte Hand, welche auch die Mähne ergreift, gibt den Fuß aus dem Bügel, hebt das rechte Bein über das Horn und ſtützt die linke Hand auf den vorgeſtreckten

rechten Arm des Gehilfen. Zu diesem Zwecke muß derselbe, sobald die Dame zum Absitzen bereit ist, mit der linken Hand die linken Backenriemen ergreifen, während sich der rechte Arm der Reiterin entgegenstreckt. Darauf gleitet diese leicht und gewandt aus dem Sattel. Die Zügel werden bei dieser Art des Absitzens am zweckmäßigsten so geordnet, daß der rechte Zügel etwas kürzer als der linke wird. Damit soll einer etwaigen Rechtswendung des Pferdes während des Absitzens vorgebeugt werden.

Nach beendigtem Ritt scheidet keine rechtschaffene Reiterin von ihrem Pferde, bevor sie ihm nicht durch eine Liebkosung und wo möglich auch durch Vorhalten irgend eines Leckerbissens — z. B. einer Mohrrübe — ihre Zufriedenheit und Erkenntlichkeit bezeugt hat.

Was ich hier über das Auf- und Absitzen geäußert, gilt nur für solche Fälle, wo der Reiterin ein oder zwei Gehilfen zu Gebote stehen. Es kann aber auch vorkommen, daß die Amazone sich allein behelfen muß.

Zum Aufsitzen ohne Beihilfe läßt die Dame den Steigriemen so weit herunter, daß sie den Bügel mit dem linken Fuß erreichen kann, worauf sie, mit der linken Hand auf den Zügeln und dem oberen Horn und die rechte Hand auf die hintere Kante der Sitzfläche des Sattels gestützt, sich ebenso selbständig wie ein Reiter in den Sattel schwingt. Sowie sie sicher sitzt, zieht sie den linken Fuß aus dem Bügel, um das rechte Bein über das obere Horn legen zu können und verkürzt schließlich den Steigriemen so viel als erforderlich ist. Kann sich die Amazone bei solcher Gelegenheit auf einen Baumstamm, einen Stein oder einen Erdwall stellen, so erleichtert dies natürlich das Aufsitzen in hohem Grade.

Zum Absitzen ohne Beihilfe zieht die Reiterin zuerst den linken Fuß aus dem Bügel, hebt das rechte Bein über das Horn, legt die rechte Hand auf das unterste Horn und stützt die linke Hand mit den Zügeln auf das obere Horn, und dann, ohne die Zügel loszulassen, nach vorwärts zu aus dem Sattel zu springen.

Zum Sitz übergehend, erlaube ich mir die Aufmerksamkeit meiner Leserinnen vor allem auf den sehr wichtigen Umstand zu lenken, daß ein schöner und geschmeidiger Sitz nur dann zu erreichen ist, wenn die Reiterin mitten im Sattel sitzt und sich gut in denselben heruntersetzt. Die Haltung des Oberkörpers ist aufrecht mit zurückgenommenen Schultern. Die Ellbogen liegen geschlossen an den Körper und der Blick ist zwischen die Ohren des Pferdes hindurch nach vorwärts gerichtet. Werden die Zügel in der linken Hand gehalten, so wird diese knapp ober dem rechten Knie geführt. Ruhen dagegen beide Hände auf den Zügeln, so werden sie ungefähr 15 cm auseinander, unmittelbar ober dem rechten Schenkel gehalten. Das linke Bein ruht mit dem gleich oberhalb des Knies liegenden Teile bequem

gegen das untere Horn, während der untere Teil des Beines perpendikulär herunterhängt. Der linke Fuß, der nicht bis zum Rist in den Bügel hineingeschoben werden darf, wird im Schritt parallel mit dem Rumpf des Pferdes, den Absatz etwas heruntergedrückt, gehalten. Im Galopp darf jedoch die Wade weiter zurückgeschoben werden, ohne daß es deshalb gestattet ist, die Zehe auswärts oder abwärts zu drehen. Der rechte Fuß wird zurückgeschoben und die Zehe aufwärts gerichtet, so daß das Bein durch Anspannen der Wadenmuskeln festen Halt gewinnt. Dieser Fuß wird außerdem kräftig an das Pferd angelegt und soll parallel mit dem Schulterblatt liegen. Merkt die Reiterin, daß ihr rechter Fuß hin und herwackelt, oder daß die Zehe unter dem Kleid sichtbar wird, so kann sie versichert sein, daß sie diese Regel außer Augen gelassen.

Der hier geschilderte Sitz verleiht die größtmögliche Sicherheit, ja er ist sogar so fest, daß die Reiterin, so lange nur ihre Muskelkraft nicht erschöpft ist, die Gurten halten und das Pferd nicht zu Fall kommt, kaum aus dem Sattel geschleudert werden kann. Aber wenn auch der Sitz der Amazone im ganzen genommen fester als der des Reiters ist, leidet er doch an den sehr bedenklichen Übelständen, daß er von der Haltbarkeit der Gurten abhängig ist und die Anwendung der Schenkelhilfe nur auf einer Seite gestattet. Die Gerte oder der Reitstock muß deshalb den rechten Schenkel ersetzen. Es ist dies ein Grund mehr, dem Reitstock vor der dünnen, biegsamen Gerte den Vorzug zu geben.

Die gewöhnlichsten Sitzfehler der Damen sind: daß sie sich zu weit vorbeugen, die rechte Schulter vorschieben, zu weit nach rechts hinüber hängen, und dann, um das Gleichgewicht wieder zu gewinnen, den Oberleib in demselben Maße nach links neigen.

Wenn die Reiterin den Oberkörper vorbeugt, wird die feste Verbindung zwischen ihr und dem Pferde allsogleich gestört. Dieser Fehler hat gewöhnlich seinen Grund darin, daß unerfahrene Reiterinnen dadurch einen festeren Sitz zu gewinnen glauben. Indessen tritt gerade das Gegenteil ein, denn das Pferd braucht nur einen unbedeutenden Fehltritt zu machen, um der Reiterin das unpraktische dieses Sitzes vorzudemonstriren. Das Pferd hätte in einem solchen Falle leicht das Gleichgewicht wieder gewinnen können, falls sich die Reiterin, wenn auch nicht unterstützend, so doch passiv verhalten hätte; aber nun wurde das ganze Gewicht der Reiterin infolge des vorgeneigten Sitzes auf die Schultern des Pferdes geworfen und so das Gleichgewicht vollends gestört. Ebenso unheilbringend für die Festigkeit des Sitzes ist es, wenn die Reiterin den Oberleib seitwärts neigt. Jede solche Abweichung von der perpendikulären Linie wirkt außerdem störend auf die Führung ein. Neigt sich z. B. der Oberkörper nach links, so hat dies unver-

meidlich zur Folge, daß die Hände dieselbe Richtung annehmen. Hierdurch wird aber die Einwirkung der Reiterin auf das Pferd in jeder Richtung vermindert, denn nur wenn die Amazone perpendikulär im Sattel sitzt, ist es ihr möglich, ihre Führung und ihren Sitz den Bewegungen des Pferdes anzupassen.

Die Hilfen, welche der Reiterin zu Gebote stehen, sind:

1) Die Schenkel- und Gertenhilfe;
2) Die Zügelhilfe;
3) Die Gewichtshilfe;
4) Die Stimme.

Die Schenkelhilfe, die in einem von der Wade und der Gerte gegen die Rippen des Pferdes ausgeübten Druck besteht, soll stets weich und mit allmählich zunehmender Kraft gegeben werden. Ein gut gerittenes Pferd gehorcht dem linken Damenschenkel ebenso willig, wie der entsprechenden vom Reiter gegebenen Hilfe. Die Wade und die Gerte wirken dicht hinter dem Gurt, entweder durch den soeben erwähnten allmählich steigenden Druck oder durch mehr oder weniger kräftiges Klopfen. Als allgemeine Regel gilt hierbei, daß der Fuß seine Stellung nicht verändern darf; sollte es aber die Reiterin zu schwierig finden, sich der Wade zu bedienen, möge sie die Ferse in Wirksamkeit treten lassen. Zu der rechtsseitig erfolgenden — also mit der Gerte gegebenen — Hilfe, muß das linke Bein in Bereitschaft gehalten werden, um einen Gegendruck ausüben zu können; das gleiche gilt von der Gerte, wenn der Schenkel auf der linken Seite angewendet wird. In welchen Fällen die Gerte an die Schulter des Pferdes angelegt werden muß, wird weiter unten mitgeteilt werden.

In betreff der Zügelhilfe darf ich wohl auf das Vorhergegangene hinweisen. Ich erinnere hier nur an die wichtige Regel, daß Hand und Schenkel stets in voller Übereinstimmung mit einander wirken sollen.

Die Gewichtshilfe tritt beim Versammeln, bei den Wendungen, dem Springen u. a. Gelegenheiten ein. Beim Versammeln des Pferdes wird z. B. der Oberleib zurückgenommen, wohingegen er bei Wendungen sich der Seite zuneigen soll, wohin das Pferd gewendet wird u. s. w.

Die Stimme wird beim Reiten nur dazu benützt, um das Pferd zu beruhigen oder zu warnen, doch ist es der Reiterin gestattet, den Galopphilfen durch den Zungenschlag größeren Nachdruck zu verleihen.

Sieht sich die Reiterin genötigt, ihr Pferd zu bestrafen, so hat die Strafe dem Vergehen auf dem Fuße zu folgen und allsogleich aufzuhören, wenn das Pferd geleistet, was ihm abverlangt wurde. Zum Strafen setzt sich die Amazone gut in den Sattel herunter und gibt dem Pferde ein paar kräftige Rippenhiebe.

Gleichzeitig nimmt sie den Pferdekopf höher und läßt die Hand nachgeben, so daß das Pferd nicht in die Versuchung kommt, zu steigen, sondern vorwärts kann.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich auch der Reiterin den Rat erteilen, sich, wenn nur irgend möglich, nie in einen Kampf mit ihrem Pferde einzulassen, denn hat der Kampf einmal begonnen, so muß die Reiterin um jeden Preis als Siegerin aus demselben hervorgehen, und das ist, unter uns gesagt, bisweilen mit ganz bedeutenden Schwierigkeiten verknüpft. Kann also das Pferd nicht durch beruhigende Worte und Liebkosungen dazu vermocht werden, sich anständig aufzuführen, so ist es 99 mal unter 100 am geratensten, das widerspenstige Tier am Zügel führen zu lassen. Übrigens sollte ein Pferd, das strenge Zurechtweisungen benötigt, gar nie unter dem Damensattel gehen dürfen. Aus demselben Grunde glaube ich auch als allgemeine Regel hervorheben zu sollen, daß der Sporn nicht zu den gewöhnlichen Ausrüstungsgegenständen einer Amazone gehört.

Nachdem wir nun eine, wenn auch oberflächliche Kenntnis, der für den Sitz und die Hilfen geltenden Regeln erworben haben, können wir zu den drei Gangarten, Schritt, Trab und Galopp übergehen.

Ich benütze diese Gelegenheit, um nochmals den außerordentlichen Wert der Széchényischen Reitmethode auf für Damen zu betonen. Der Amazone thut es ebenso not wie dem jungen Reiter, ihren Sitz von dem in den Zügeln liegenden, verräterischen Stützpunkte zu emanzipiren.

Um im Schritt anzureiten, versammelt die Reiterin ihr Pferd, während das linke Bein und die Gerte sachte an die Rippen des Tieres angedrückt werden. Sobald aber der Zweck dieser Hilfen erreicht ist, nehmen Bein und Gerte wieder ihre frühere Stellung ein und die Hand gibt den Bewegungen des Pferdes ruhig und leicht nach. Wendungen werden mit leichter Stütze des Beines und der Gerte ausgeführt.

Trab wird gerade so wie Schritt angeritten, nur erfolgen die Hilfen mit etwas größerem Nachdruck. Das Pferd wird also versammelt, der linke Schenkel und die Gerte treiben es vorwärts und die Hand wirkt durch abwechselndes Nachgeben und Verhalten.

Was den Sitz der Dame im Trab betrifft, wäre vor allem hervorzuheben, daß das Engliſchreiten, sowohl vom ästhetischen wie vom sanitären Standpunkt aus gesehen, für Damen als eine gebieterische Notwendigkeit bezeichnet werden muß. Bezüglich der gesundheitlichen Seite der Sache darf ich mich wohl auf jeden Arzt berufen, der es selbst versucht hat, einen Gaul mit energischen Bewegungen „auszusitzen", und welch Jammerbild eine „Pfeffer-stoßende" Dame dem Zuschauer darbietet, wird das für die lächerlichen Seiten der Mitschwestern äußerst empfäng-

liche schöne Geschlecht am besten selbst beurteilen können. In diesem Falle verliert auch das alte Sprichwort: „De gustibus non est disputandum“ (der Geschmack ist verschieden) alle Anwendbarkeit.

Englisch trabt die Amazone auf folgende Art:

Wenn das Pferd antrabt, geben dessen Bewegungen der Reiterin einen Impuls. In demselben Augenblicke hebt sie sich im Takte mit den Trabschritten des Pferdes in dem Sattel, indem sie ohne jede Steifheit im Knie und Fußgelenk eine etwas stärkere Stütze in dem Bügel nimmt. Diese hebende Bewegung hat möglichst senkrecht und in voller Übereinstimung mit den Bewegungen des Pferdes zu geschehen. Fehlt jene Übereinstimmung, so wird der Trab nicht nur anstrengend und unbequem für die Reiterin, sondern auch unschön fürs Auge.

Graf Széchényi pflegte sich während der Trablektionen hinter seinen Schülerinnen aufzustellen um zu überwachen, daß sie das Heben senkrecht und im Takt ausführten. Es würde nicht schaden, wenn unsere Reitlehrer seinem Beispiele folgten.

Die größte Schwierigkeit bereitet es der Anfängerin, den rechten Augenblick für den Beginn der hebenden Bewegung zu erfassen. Es hat sich deshalb jede Reiterin vor Augen zu halten, daß das Pferd im Trab mit den diagonalen Füßen vorgreift und sie sich in demselben Augenblick, wo eines der diagonalen Fußpaare niedergesetzt wird, in dem Sattel heben soll. Sie hebt sich z. B., wenn der rechte Vorder- und der linke Hinterfuß niedergesetzt werden, schwebt über dem Sattel, während das nächste Fußpaar ausschreitet, läßt sich bei dem darauffolgenden Tritt sanft in den Sattel nieder, u. s. f., solange das Pferd trabt. Auf diese Art vermeidet die Reiterin jeden zweiten Stoß und mildert die Heftigkeit der übrigen.

Im Anfang wird dies der Schülerin überaus schwierig vorkommen, aber gerade wie sie den Versuch entmutigt aufgeben will, geht die Geschichte sozusagen von selbst, und nun merkt die junge Reiterin auch zu ihrem Entzücken, daß sie so ohne jede Anstrengung ins Unendliche forttraben kann.

„Vieille Moustache“ empfiehlt in seinem vortrefflichen Werke „The Barb and the Bridle“, daß die Anfängerin die hebende Bewegung auf einem stillstehenden Pferde und ohne Bügel übe, und der Reitlehrer bei den später folgenden Trablektionen mit Bügel, neben der Schülerin reitend, seine linke Hand unter ihren rechten Ellbogen halte. Derselbe Verfasser ist auch der Ansicht, daß es der Schülerin sehr nützlich sei, Trabübungen ohne Zügel vorzunehmen, wobei die Hände auf den Rücken gehalten werden und die rechte Hand den linken Ellbogen umfassen soll.

Die mehrfach zitirte englische Verfasserin, Mrs. Power O'Donoghue, gibt in ihrem ausgezeichneten Werke „Riding for Ladies“ folgende Vorschriften für das Trabreiten der Damen:

„Um sich in dem Sattel zu heben, muß die Amazone die Ferse des linken Fußes gut nach auswärts drücken und das Bein so wenig als möglich bewegen. Das linke Bein wie einen Pendel hin- und herzuschwingen, würde gar nichts nützen. Die Hände sind ganz ruhig und die Ellbogen an den Oberleib geschlossen zu halten. Der linke Fuß nimmt leichte Stütze auf den Bügel, sowie das Pferd

Fig. 327.

Fehlerhafter Korrekter
Sitz im Trab.

mit dem linken Vorderfuß ausschreitet, und in demselben Augenblick, als der rechte Vorderfuß vorgreift, hebt sich die Reiterin ein wenig in dem Sattel."

Was den Sitz betrifft, lassen sich die Damen im Trab häufig drei Fehler zu Schulden kommen, nämlich 1) eine garstige, stoßende Bewegung, die abscheulich anzusehen und ermüdend für das Pferd ist; 2) eine, wie es scheint unwiderstehliche Neigung, die Ellbogen weit vom Körper wegzustrecken, und 3) den Oberleib vorzubeugen und gleichzeitig weit nach links hinüberzuneigen.

Wie sich dieser fehlerhafte Sitz verglichen mit der weiter oben beschriebenen korrekten Haltung ausnimmt, zeigt Fig. 327.

Sobald die Reiterin durch anhaltende Übung die Kunst des Englischtrabens einigermaßen erlernt hat, sollte sie es sich auch angelegen sein lassen, den Bügel entbehren zu lernen. Dies dürfte ihr anfangs sehr mühsam vorkommen, aber wenn sie es einmal soweit gebracht hat, daß ihr Sitz nicht mehr von der Bügel-Stütze abhängig ist, wird sie es sicher nicht bereuen, Zeit und Mühe auf diese Übung verwendet zu haben. Bei einigermaßen fleißigem Reiten läßt sich diese Fertigkeit binnen einer Woche erreichen.

Nur wenige Damen sind imstand vom Sattel aus zu beurteilen, mit welchem diagonalen Fußpaar das Pferd im Trab vorgreift. Zum Glück hat dies wenig zu bedeuten, denn die meisten gut gerittenen Pferde traben mit derselben Leichtigkeit rechts wie links. Schaden wird es aber sicher nicht, wenn die Reiterin sich bemüht, den Unterschied in der von den verschiedenen diagonalen Fußpaaren hervorgerufenen Bewegung herauszufinden.

Kurzer Galopp ist die Lieblings-Gangart der meisten Amazonen. Die bequeme, schaukelnde Bewegung, das ruhige, gleichmäßige Tempo, welches jedes Gefühl von Beängstigung ausschließt, und vor allem das Bewußtsein, daß keine andere Gangart der Amazone eine gleich günstige Gelegenheit bietet, ihre persönlichen Reize zur vollen Geltung zu bringen, erklären diese Vorliebe zur Genüge. Jedoch sollte die Reiterin nie vergessen, daß der Galopp nur dann den gewünschten Effekt hervorbringt, wenn die Harmonie in dem für das Auge des Zusehers so überaus ansprechenden Bilde nicht durch einen unschönen Sitz oder durch falsche Bewegungen gestört wird.

Hierzu ist aber unbedingt erforderlich, daß die Amazone ihr Pferd zum Galopp ordentlich versammelt. Soll also das Pferd vom Schritt aus z. B. rechts eingesprengt werden, so wird es durch die bekannten, versammelnden Hilfen darauf vorbereitet. Durch diese Einwirkung seitens der Reiterin wird das Pferd veranlaßt, sein Körpergewicht auf die Hinterhand zu übertragen, was nicht nur die notwendige Voraussetzung eines elastischen, fließenden Galoppsprungs ist, sondern auch zur Schonung der gerade beim Damenpferde stark in Anspruch genommenen Vorderhand beiträgt. Die weiteren Hilfen hängen nun davon ab, ob die Reiterin die Zügel mit einer Hand oder mit beiden Händen führt. Im ersteren Fall hebt sie den kleinen Finger durch eine schraubenförmige Drehung der Zügelhand nach aufwärts, der rechten Schulter zu. Dies hat den Zweck, den rechten Zügel zu verkürzen und den Pferdekopf so weit rechts zu stellen, daß der rechte Augenbogen und Nasenflügel vom Sattel aus sichtbar werden. Der linke Zügel übt unterdessen eine verhaltende Wirkung aus. Durch diese Zügelhilfen wird die rechte Schulter des Pferdes etwas vorgeschoben. Gleichzeitig hat ein verstärkter Schenkeldruck auf

der linken Seite einzutreten. Erforderlichenfalls kann auch die Gerte auf der rechten Schulter des Pferdes angelegt werden. Ein leichter Zungenschlag vervollständigt die Reihen der Galopphilfen. Infolge dieses vereinigten Eingreifens des Schenkels und der Gerte wird auch die Hinterhand rechtsseitig etwas vorgedrückt und das Pferd so zum Einsprengen veranlaßt. Sowie der erste Galoppsprung er-

Fig. 328.

Haltung der Amazone im Jagdgalopp.

folgt ist, muß aber die Hand wieder nachgeben und wird das Tempo dann durch abwechselndes Verhalten und Nachgeben entsprechend regulirt.

Soll das Pferd dagegen links einsprengen, so wird der Pferdekopf nach erfolgter versammelnder Hilfe links gestellt. Der rechte Zügel verhält, der kleine Finger der Zügelhand hebt sich schraubenförmig gegen die linke Schulter, die Gerte wird hinter dem Sattelgurt auf der rechten Seite angelegt und der Zungenschlag gibt das Signal zum Einsprengen. Im übrigen wird genau so wie vorher beschrieben vorgegangen.

Reiten die Damen aber mit beiden Händen auf den Zügeln, so wird natür-

lich das Versammeln und die Kopfstellung durch entsprechende Einwirkung beider Hände bewerkstelligt.

Damen reiten am liebsten Galopp rechts. Dies hat seinen Grund darin, daß das Pferd im Galopp nach dieser Seite den größten Teil des Gewichts mit dem linken Hinterfuß trägt und die Bewegung dadurch sanfter für die Reiterin wird. Eine rechtschaffene Reiterin wird sich aber hierdurch nicht verleiten lassen, während eines längeren Rittes nur rechts zu galoppiren, denn die Folgen einer so einseitigen Bewegung würden sich bald genug an dem Pedale des Pferdes bemerkbar machen, wohingegen eine angemessene Abwechslung das Pferd befähigt, unter seiner leichten Bürde große Strecken mit Lust und Elastizität zurückzulegen.

Der Übergang vom kurzen Galopp zum sog. Jagdgalopp, wird durch Gewähren größerer Zügelfreiheit und entsprechender Einwirkung von Schenkel und Gerte bewirkt. Der Sitz bleibt derselbe wie beim kurzen Galopp, nur müssen die Zügel mit beiden Händen geführt werden (Fig. 328).

Der scharfe Jagd- oder Renngalopp ist eine Gangart, welche nur von geübten Reiterinnen und auch von solchen nur auf zuverlässigen Pferden geritten werden sollte. Die Hauptpunkte, welche hierbei beachtet werden müssen, sind: fester, tiefer Sitz, unbewegliche Haltung des Körpers, Zügelführung mit beiden, in gleicher Höhe mit dem Widerrist des Pferdes gehaltenen Händen, gerade und ruhige Kopfhaltung beim Pferde, Nachgeben und Verhalten bei jedem Ausgreifen der Vorderfüße und sorgfältiges Vermeiden jedes starren Anklammerns an die Zügel (Fig. 329).

Fortgesetzte versammelnde Zügelhilfen, die sog. Paraden, führen zu einer entsprechenden Ermäßigung des Tempos und schließlichem Übergang zu den langsamen Gangarten. Bei Wendungen im Galopp hat sich die Reiterin vor Augen zu halten, daß das Pferd hierzu der vortreibenden Hilfe bedarf und daß außerdem die Einwirkung des äußeren Zügels verschärft werden muß.

Alles, was sonst noch im Galopp zu beachten ist, wurde bereits in dem der männlichen Reiterei gewidmeten Abschnitt berührt und braucht deshalb hier nicht wiederholt zu werden.

Dagegen dürfte es nicht überflüssig sein, etwas über das Springen zu erwähnen.

Viele furchtsame Mütter halten das Springen für eine vollkommen überflüssige, äußerst gefährliche und höchstens für Zirkusreiterinnen passende Kunst. Diese sehr ehrenwerten Damen bedenken aber nicht, daß auch der frömmste Gaul einmal scheuen und dann einen tüchtigen Satz machen kann, wenn er nicht gar über den nächsten Chausseegraben setzt. Von selbst lernt die junge Dame aber einen solchen Satz nicht „aussitzen", und hat sie es nicht gelernt, so fällt sie in den Graben. Dieser auf jedem noch so unschuldigen und friedfertigen Spazierritt

drohenden Gefahr, soll also durch die Springübungen vorgebeugt werden. Außerdem wird es der Frau Mama sicher nicht gleichgiltig sein, daß das Springen dem Sitz nicht nur größere Festigkeit, sondern auch erhöhte Anmut verleiht.

Steht eine Reitbahn zu Verfügung, so wird dieselbe natürlich zu den ersten Springübungen benützt werden. Unumgänglich notwendig ist aber eine solche

Fig. 329.

Haltung der Amazone im scharfen Jagdgalopp.

durchaus nicht, selbst dann nicht, wenn die Lektionen nach der Széchényischen Methode erteilt werden sollen. Ganz besonders möchte ich auch hervorheben, daß das Pferd mit mehr Lust und Energie über natürliche Hindernisse, als über die traditionelle, strohumwickelte Barriere springt, weshalb letztere auch in der Bahn gegen starke, aber niedrige Hecken ausgetauscht werden sollte.

Gewöhnlich wird mit dem Sprung von der Stelle angefangen. Da jedoch dieser Sprung bedeutend schwieriger als der im Galopp erfolgende ist, rate ich jeder Dame, mit diesem zu beginnen. Die Stellung des Pferdes ist bei einem solchen Sprung ziemlich horizontal, was naturgemäß das „Aussitzen“ sehr erleichtert.

Die Hindernisse müssen natürlich im Anfang von der leichtesten Gattung sein; 50 cm für Hoch- und 70 cm für Breitsprünge genügen für die ersten Übungen. Im Freien sind auf dem Boden liegende Baumstämme, niedrige Hecken und kleinere Gräben zu diesem Zwecke sehr zu empfehlen. Von dem zu den Springübungen benützten Pferde verlangen wir selbstverständlich, daß es ruhig und sicher über jedes nicht zu schwierige Hindernis geht.

Zu einem Hochsprung reitet die Amazone 10—15 m vor dem Hindernis in Galopp an, wobei sich das Einsprengen, falls die Übung in einer Bahn stattfindet, natürlich darnach zu richten hat, ob der Sprung auf der rechten oder linken Hand ausgeführt werden soll. Stürmt das Pferd nun ungeduldig auf das Hindernis los, so muß es so lange verhalten werden, bis es sich demselben mit kaltem Blute nähert, sonst wird der Sprung unsicher und gefährlich. Andererseits darf das Pferd aber auch nicht zu stark versammelt werden, denn der durch den Sprung hervorgerufene Stoß könnte dann so heftig werden, daß die ungeübte Reiterin aus dem Sattel geschleudert würde. Die Reiterin setzt sich tief und mitten in den Sattel, hält den Kopf hoch, richtet den Blick zwischen die Ohren ihres Pferdes hindurch, führt die Zügel mit beiden Händen, wobei sie sich bemüht, leichte Fühlung mit dem Maul des Pferdes zu gewinnen, umschließt das obere Sattelhorn kräftig mit dem rechten Bein und drückt das linke fest an das unterste Horn an. Der linke Fuß darf hierbei nicht stark auf den Bügel gestützt werden. Ich hebe dies ausdrücklich hervor, weil viele Anfängerinnen ihr Heil in der verräterischen Bügelstütze suchen und erst, wenn sie durch dieselbe aus dem Sitz geschleudert worden sind, zu der Erkenntnis kommen, daß die Festigkeit des Sitzes nicht im Bügel, sondern in einem geschickten Balanciren liegt. Wechselt das Pferd kurz vor dem Sprunge, so lasse die Reiterin es springen, wie es ihm am besten paßt.

Das Pferd wird schnurgerade auf das Hindernis losgesteuert, damit der Sprung in gerader und nicht in schiefer Richtung erfolge. In der Nähe des Hindernisses wird der Oberleib ein wenig zurückgelehnt, um die Vorderhand des Pferdes zu entlasten. Der Grad dieses Zurücklehnens hängt natürlich ausschließlich von der Beschaffenheit des Sprunges ab. Bei einem bedeutenden Tiefsprung z. B. wird sich die erfahrene Reiterin so weit zurücklehnen, daß sie beinahe die Kruppe des Pferdes mit den Schultern berührt. Stets ist aber hierbei zu beachten, daß nur der Oberleib von der Taille aufwärts zurückgelehnt werden darf und daß die Teile von der Taille abwärts fest und unbeweglich, wie angesogen, an dem Sattel liegen sollen.

In dem Augenblick, als sich das Pferd zum Sprunge hebt, wird ihm mit gesenkten Händen möglichst viel Zügelfreiheit gegeben, damit es den Hals ausstrecken und die Beschaffenheit des Hindernisses beurteilen könne. Geben die Hände nicht

nach, ſo iſt entweder zu gewärtigen, daß der Sprung mißlingt oder auch, daß das Pferd durch ſeine Bemühungen ſich ſelbſt Luft zu verſchaffen, die Reiterin auf ſeinen Hals hinaufzieht. Im übrigen enthalte ſich die Reiterin während des Sprunges ſorgfältig jeder Einwirkung auf das Pferd. Dieſes wird nämlich durch die Hilfen, unter welchen das ſog. Heben wohl die unnötigſte und ſchädlichſte iſt, nur im

Fig. 330.

Haltung der Amazone beim Breitſprung.

Sprunge geſtört. Die Amazone hat alſo nichts anderes zu thun, als ſtill und feſt zu ſitzen, das übrige beſorgt das Pferd ſchon allein.

Sowie das Pferd mit den Vorderfüßen „landet“ — aber keine Sekunde früher — wird ihm mit beiden Händen eine gleichmäßige, ſanfte Stütze gegeben. Der Zweck dieſer Hilfe iſt, es dem Pferde zu erleichtern, die Hinterfüße, die beim Jagdſprung etwas ſpäter als die Vorderfüße landen, ſchnell unter den Leib zu ſchieben und ſo die Vorderhand zu unterſtützen. Gleich darauf nimmt der Oberkörper wieder ſeine aufrechte Haltung an. Sollte aber das Pferd nach dem Sprung ſtraucheln, ſo muß der Oberkörper blitzſchnell zurückgegeben und gleichzeitig durch

eine stützende, aufrichtende Zügelwirkung der drohenden Katastrophe vorgebeugt werden. Nach wohl verrichtetem Sprung wird dem Pferde schön gethan und wieder zu einem ruhigeren Tempo übergegangen.

Ein faules, unlustiges Pferd muß energisch vorgetrieben werden, jedoch darf man hierbei nicht des Guten zu viel thun, denn verliert die Reiterin die Gemütsruhe, so ist auch vom Pferde keine Kaltblütigkeit zu erwarten. Pferde, welche die üble Angewohnheit haben, vor dem Hindernis auszubrechen oder Kehrt zu machen, passen nicht für Damen. Sollte aber eine Dame dennoch mit einem solchen Gaul beglückt worden sein, so bleibt ihr nichts anderes übrig, als zu versuchen, was energisches Anreiten, aufmunternder Zuruf und Festhalten des Kopfes über seine Unlust vermögen. Bricht er trotzdem aus, muß er ein Stückchen zurückgeritten und dann aufs neue auf das Hindernis losgesteuert werden. Die Reiterin setzt sich dabei tief in den Sattel herunter, ermutigt das Pferd durch freundlichen Zuruf und treibt es auf der linken Seite mit dem Schenkel, auf der rechten mit dem Griff des Reitstockes kräftig, aber nicht strafend, an. Nur in dem Falle, daß Stützigkeit oder Faulheit die erwiesene Ursache des Ausbrechens ist, darf energischer Gebrauch von dem Reitstock oder dem Sporn gemacht werden. Dann geschehe dies aber auch mit gehörigem Nachdruck und mit dem festen Willen, als Siegerin aus dem Kampf hervorzugehen. Natürlich thuts der Wille nicht allein, sondern spielt hier auch das Können eine entscheidende Rolle. Aus diesem Grunde muß wohl den meisten Damen abgeraten werden, sich auf einen Kampf mit dem Pferde einzulassen. Überdies bleibt stets zu berücksichtigen, daß keine Macht der Welt ein Pferd über ein Hindernis zu bringen vermag, wenn das Tier es sich einmal in den Kopf gesetzt hat, nicht zu springen. Damen werden deshalb in solchen Fällen am klügsten daran thun, abzusitzen und das widerspenstige Tier über das Hindernis zu führen.

Breitsprünge werden auf dieselbe Art genommen. Sollte aber die Reiterin merken, daß die Hinterfüße nicht mit genügender Sicherheit gelandet, so muß sie durch Vorbiegen des Oberkörpers ihr Gewicht auf die Vorderhand übertragen und gleichzeitig der schwankenden Hinterhand durch Schenkel und Gerte die erforderliche Stütze zu teil kommen lassen.

Beim Sprung von der Stelle wird der Oberleib etwas vorgeneigt, sobald sich das Pferd auf dem Hinterteil erhebt; aber sowie das Pferd springt, muß der Oberkörper etwas zurückgegeben werden, bis die Hinterfüße landen. Die Hände werden hierbei noch niedriger als sonst gehalten; ihre Verrichtungen bleiben jedoch dieselben, wie bei den aus schneller Gangart erfolgenden Sprüngen.

Bevor ich nun meine Betrachtungen über das Springen abschließe, möchte

ich meine Leserinnen noch auf den Umstand aufmerksam machen, daß kaum zwei Pferde auf dieselbe Art springen. Es wäre deshalb ein arger Irrtum, wenn sich eine Reiterin, nachdem sie alle erforderlichen Übungen auf ein und demselben Pferde durchgemacht, annehmen würde, daß sie sich nun rühmen könne, eine vollständige Ausbildung im Springen erhalten zu haben. Wie bedeutend und schicksalsschwanger dieser Irrtum wäre, würde sie am besten einsehen lernen, wenn sie sich der Mühe unterziehen wollte, ein bestimmtes Hindernis mit einem halben Dutzend verschiedener Pferde zu nehmen. Mehr wäre nicht erforderlich, um ihr die Erkenntnis beizubringen, daß ihr noch viel, sehr viel zu lernen übrig geblieben.

Und nun wollen wir uns auch ein wenig mit den Eigenschaften beschäftigen, die ein Damenpferd nicht ohne Ungelegenheit für die Reiterin entbehren kann.

Jede nicht über große Routine und ungewöhnliche Anlagen verfügende Amazone sollte nur solche Pferde reiten, die sich ruhig beim Aufsitzen verhalten, nicht hart aufs Gebiß gehen und sich im übrigen ebenso folgsam wie rücksichtsvoll betragen. Ängstliche Reiterinnen, sowie solche, die noch nicht über die ersten Anfangsgründe der Reitkunst hinausgekommen sind, können nur sehr ruhige und zuverlässige Pferde mit äußerst bequemen Bewegungen brauchen; auch dürfen diese Reittiere nicht empfindlich im Maul sein, denn die „leichte“ Damenhand kann unter Umständen selbst einen an die unbarmherzigen Fäuste der Sonntagsreiter gewöhnten Mietgaul zur Verzweiflung bringen. Sollte nun ein solches Tier ein wenig hölzern in seinen Bewegungen sein, so darf es deshalb nicht verworfen werden; alles kann man eben nicht haben.

Da der Damensattel viel mehr Platz als ein Herrensattel einnimmt, schadet es nicht, wenn das Damenpferd etwas länger im Rücken ist als sonst wohl für ein Reitpferd wünschenswert scheint. Dagegen ist streng auf gute Schultern, sichere, raumgreifende und bequeme Bewegungen, sowie auch darauf zu halten, daß das Pferd die Hinterfüße gut unter den Rumpf setzt. Daß ein Damenpferd außerdem ein gefälliges Exterieur haben, gut geritten und frei von allen Untugenden sein muß, ist selbstverständlich. Am leichtesten ist wohl die sog. Schönheit zu entbehren. Die Amazone möge deshalb bei der Wahl ihres Pferdes lieber auf einen zierlichen Kopf, eine flatternde Mähne, einen vollen, schön getragenen Schweif u. dgl., als auf die solideren Eigenschaften verzichten. Der Engländer sagt mit Bezug auf den Pferdekauf „Goodness before looks“ (Güte vor Schönheit) und darin muß ihm unbedingt beigestimmt werden.

Eine faule „Kuh“ zu reiten ist ein so zweifelhaftes Vergnügen, daß ich auch ängstlichen Reiterinnen anraten würde, einem Pferde mit etwas Blut den Vorzug zu geben; dies jedoch selbstverständlich nur unter der Voraussetzung, daß das

Temperament des Tieres keinen Anlaß zu Befürchtungen gibt. Mit einem edlen Pferde meine ich jedoch keineswegs eine hochbeinige „Spinne“ mit schwachen Gelenken, dünnen, geschnürten Schienbeinen, aufgeschürztem Leib und spitzigem Hinterteil, sondern ein kräftig gebautes Tier mit Gehlust und Gehvermögen. Wir dürfen nämlich nicht übersehen, daß die Amazone infolge der ungünstigen Gewichtsverteilung, welche der Sitz der Dame mit sich bringt, genötigt ist, ziemlich große Anforderungen an die Kraft und Ausdauer ihres Pferdes zu stellen. Schließlich bleibt auch noch zu beachten, daß das Pferd in Bezug auf seine Größe und Körperform mit der Gestalt der Reiterin harmoniren oder wie der Fachausdruck lautet, „die Reiterin tailliren“ muß. Eine korpulente Dame auf einem dünnen, spindelbeinigen Klepper bietet z. B. ein ebenso lächerliches wie unschönes Bild. Für Matronen dieser Gattung ist der massive Cob wie geschaffen, wohingegen schlanke Gestalten sich am vorteilhaftesten auf schnittigen Blutpferden ausnehmen. Kapitän N. H. Hayes stellt die Regel auf, daß das Pferd einer 1,62 m messenden Dame eine Größe von 1,65 m haben soll, und daß letzterem Maße für jeden zehnten Centimeter, mit welchem die Dame die angegebene Größe übersteigt, 2,5 cm zuzulegen seien.

Die Farbe des Damenpferdes spielt natürlich keine Rolle. Gegen das Schimmelhaar kann aber dennoch eingewendet werden, daß dasselbe das Reitkleid der Amazone auf eine sehr unangenehme Art beschmutzt.

Aus dem was ich hier über die wichtigsten Eigenschaften eines guten Damenpferdes erwähnt habe, geht hervor, daß ein in irgend einer Richtung unzuverlässiges Tier grundsätzlich von der in Rede stehenden Dienstleistung auszuschließen ist. Leider kann die Amazone auch bei gewissenhafter Beobachtung dieser Regel in Lagen geraten, die eine gute Dosis Geistesgegenwart, Kaltblütigkeit und Reitroutine erfordern. Sagt doch das spanische Sprichwort: „Wer nichts wagen will, setze sich nie auf ein Pferd!“ Pferde haben eben so wie die Menschen ihre Anfälle von Launenhaftigkeit, Reizbarkeit, Übermut, oder wie man nun diese plötzliche Abweichungen von der normalen Gemütsstimmung benennen will. Das Gerede von absolut zuverlässigen Pferden ist deshalb stets mit einem gewissen Mißtrauen aufzunehmen.

Daß ein sonst ruhiges und frommes Damenpferd plötzlich durchgeht, gehört z. B. durchaus nicht zu den Seltenheiten. Dies kann sehr verschiedene Ursachen haben. Bald ist es Schreck, bald unrichtige Zäumung oder Sattelung, bald der unruhige Sitz und die fehlerhafte Zügelführung der Reiterin, bald die Folge langen Stillestehens, bald Blutandrang gegen das Gehirn, was das Pferd dazu veranlaßt, seiner Reiterin den Gehorsam zu kündigen. Merkt nun die Amazone, daß sie nahe daran ist, die Gewalt über das Pferd zu verlieren, so möge sie sich vor allem

davor hüten, dasselbe durch laute Notrufe noch mehr aufzuregen. Statt dessen setze sie sich fest in den Sattel, gebe den Oberleib zurück und versuche durch abwechselndes Luftgeben und Verhalten, durch beruhigenden Zuspruch und schnell aufeinanderfolgende Paraden eine mäßigere Pace zu erzwingen. Es ist dies um so notwendiger, als das Tier, wenn es einmal seine größte Schnelligkeit erreicht hat, nur ganz ausnahmsweise früher aufgehalten werden kann, als bis es sich müde gelaufen. Pferde, die nicht ausgelernte Durchgeher sind, können bisweilen durch ein sägendes Hin- und Herziehen der Trense zur Besinnung gebracht werden. Ein krampfhaftes Anklammern an die Zügel hilft aber nicht nur gar nichts, sondern raubt auch dem Maule das letzte Restchen von Gefühl. Streckt das durchgehende Pferd die Nase in die Höhe, so müssen die Hände niedrig geführt werden, bohrt es dagegen mit dem Kopf gegen die Brust, so bemühe sich die Reiterin den Kopf mittelst einer sägenden Bewegung der Trensenzügel hinaufzubekommen, worauf sie sogleich die Wirkung einiger kräftigen Paraden erproben kann. Sollte die wilde Jagd über ein mit Bäumen bepflanztes Terrain führen, so heißt es diesen nach Möglichkeit auszuweichen oder wenn dies nicht mehr thunlich, sich durch gewandte Bewegungen des Oberkörpers gegen die Gefahr des aus dem Sattel gestreift werden zu sichern. Hindernisse, denen nicht auszuweichen ist, werden ruhig und mit nachdrücklicher Anwendung der vorgeschriebenen Hilfen genommen. Hat die Reiterin ein offenes Feld vor sich, so kann sie versuchen, das Pferd durch mehrere aufeinanderfolgende Wendungen auf einen großen Kreis zu bringen, der dann immer kleiner genommen wird, bis der Durchgeher sich gezwungen sieht, seinen Lauf zu mäßigen und schließlich stehen zu bleiben. Sollte das Pferd einem Hindernisse zusteuern, das nicht passirt werden kann — z. B. eine Mauer — so wird nichts anderes übrig bleiben, als das Tier auf irgend eine Art zu Fall zu bringen, oder wenn dies unmöglich, den Dingen ihren Lauf zu lassen. Die Geschichte kann nämlich bedeutend besser ausgehen, als man glauben sollte, wenn nur die Reiterin imstande ist, den gewaltigen Stoß auszuhalten, der unfehlbar erfolgt, wenn der tolle Lauf plötzlich sein Ende erreicht. Mrs. Power O'Donoghue erzählt, daß sie einmal einen Durchgeher dadurch zu Fall gebracht, daß sie ihm ungefähr 200 m weit freie Zügel gab und dann einen mächtigen Rucker im Maul versetzte. Der Gaul fiel, wie vom Blitz getroffen, auf die Nase und die Reiterin erlitt eine Erschütterung, die ihr nahezu die Besinnung raubte, aber der Sprung in die Ewigkeit blieb ihr erspart. Drohender Todesgefahr wird also die Reiterin nur durch Entschlossenheit entgehen können. Läuft beispielsweise das Pferd auf einen Wald oder eine Baumgruppe los, an der tief herabhängende Äste sichtbar sind, so wird es am geratensten sein, das Spiel auf-

zugeben. Die Reiterin nimmt dann schnell, aber ohne Überstürzung ihr rechtes Bein aus dem Horn, läßt den Bügel und die Zügel los, erfaßt das obere Horn mit der rechten Hand, hebt mit der linken das vorher freigemachte Reitkleid in die Höhe und springt mit einem tüchtigen Satz so weit nach vorwärts, als ihr irgend möglich, aus dem Sattel. Dieser Sprung ums Leben *kann* gelingen, und das ist in einer Lage, wie der hier geschilderten, ein Umstand, der immerhin mehr wert ist, als der sprichwörtliche Strohhalm des Ertrinkenden.

Sollte das Pferd steigen, so neigt die Reiterin den Oberleib vor und gibt dem Tiere Zügelfreiheit. Mehr kann von den meisten Damen nicht verlangt werden. Eine beherzte und geübte Amazone wird sich aber damit nicht begnügen, sondern dem unartigen Gaule, in demselben Augenblick, wo er die Vorderfüße wieder auf den Boden setzt, durch ein paar kräftige, hinter dem Sattel applizirte Jagdhiebe ihren Unwillen zu erkennen geben. Besser, als die Unart zu bestrafen, ist es jedoch, dieselbe zu verhüten. Zu diesem Zwecke wird die Reiterin, wenn sie merkt, daß das Pferd steigen will, schnell den einen Zügel nachlassen und den andern mit tiefgestellter Hand verhalten. Durch dieses Manöver wird das Pferd gezwungen, mit einem seiner Hinterfüße seitwärts zu treten und das zum Steigen erforderliche Gleichgewicht zu opfern. Wird das Tier nun weiter ein paarmal schnell im Kreis herumgedreht, so läßt sich erwarten, daß es gute Saiten aufziehen und gerne wieder ruhig vorwärts gehen wird.

Ein Pferd, das hinten ausschlägt, muß gut an das Gebiß herangetrieben werden. Die Reiterin gibt außerdem den Oberkörper etwas zurück und zwingt das Pferd den Kopf hoch zu halten. Sowie das Pferd den Kopf hinuntergeben will, bekommt es eine kräftig strafende Zügelhilfe. Sollte es ihm jedoch schon gelungen sein, den Kopf hinunterzubringen und es Miene machen, mit dem Ausschlagen zu beginnen, so gilt es, den Kopf um jeden Preis wieder hoch zu bekommen und dem widerspenstigen Gaul sodann ein paar tüchtige Hiebe auf die Schultern zu versetzen. Kann die Reiterin ihn gleichzeitig etlichemale im Kreis herumwerfen, so wird dies in nicht geringem Maße dazu beitragen, ihm die Mucken auszutreiben.

Mit einem Bocker sollten sich Damen nie einlassen. Wird die Amazone während eines Spazierritts plötzlich durch Bocksprünge überrascht, so ist sie im hohen Grade zu bedauern. Es bleibt ihr dann nichts anderes übrig, als den Oberkörper weit zurückzugeben und die Zügel kräftig hebend auf die Vorderhand des Pferdes einwirken zu lassen. Also vor allem keine Zügelfreiheit! — Was dann weiter folgt, hängt davon ab, wer länger aushält: die Reiterin oder das Pferd. Es thut mir leid, zugeben zu müssen, daß das Pferd die meisten Chancen

hat. Deshalb rate ich auch jeder Dame, sich keinem Pferde anzuvertrauen, das in dem Verdacht steht an Bocksprüngen Vergnügen zu finden.

Näher zu beschreiben, wie sich die Amazone auf einem scheuen oder stolpernden Pferde zu benehmen hat, dürfte überflüssig sein, denn in solchen Fällen gelten dieselben Regeln, die weiter oben den Herren empfohlen worden sind. Also Ruhe, Geduld, Aufmerksamkeit und Geistesgegenwart. Mit Bezug auf stolpernde Pferde will ich jedoch erwähnen, daß der Sitz der Dame, der ja die Anwendung einer doppelseitigen Schenkelhilfe ausschließt, es noch notwendiger erscheinen läßt, die stützende, aufrichtende Zügelhilfe, bevor das Pferd das Gleichgewicht vollständig verloren hat, das will mit anderen Worten sagen augenblicklich, eintreten zu lassen.

Falls das Unglück wollte, daß das Pferd dennoch stürzte und die Reiterin aus dem Sattel geschleudert würde, bemühe sie sich so schnell als nur möglich eine angemessene Entfernung zwischen sich und den Hufen des Pferdes zu bringen. Sollte es ihr aber gelungen sein, sich im Sattel zu erhalten, so verbleibe sie daselbst, denn auf dem Pferde droht ihr unbedingt weniger Gefahr, als unter demselben. Das Pferd wird sich sicher bald wieder aufraffen und kommt dann die Reiterin ohne eigenes Zuthun mit in die Höhe. Am wenigsten gefährlich ist die Situation der gestürzten Reiterin natürlich, wenn das Pferd auf die rechte Seite gefallen.

Reitet die Amazone eine steile Anhöhe hinauf, so neigt sie den Oberkörper vor und gibt dem Pferde lose Zügel, damit es sich, unbeirrt vom Gebiß, jede im Bereich der Möglichkeit liegende Erleichterung verschaffen könne. Beim Abwärtsreiten neigt sie dagegen den Oberleib zurück, legt das rechte Bein fest an das Horn, nimmt kräftige Bügelstütze und gibt dem Pferd die nötige Zügelhilfe, ohne es zu verhindern, sich selbständig seinen Pfad zu suchen, d. h. die Hand wird in Bereitschaft gehalten, dem Pferde im Bedarfsfalle allsogleich eine wirksame Stütze zu gewähren.

Auf glattem Boden wird der Körper so aufrecht und ruhig als nur möglich gehalten. Die Reiterin beobachte außerdem, wenn das Pferd ausgleitet, sich der entgegengesetzten Seite zuzuneigen.

Schließlich sei es mir noch gestattet, daran zu erinnern, daß der begleitende Reiter sich stets auf der rechten Seite der Amazone hält. Dies hat seinen Grund darin, daß er so vermeidet, in indiskrete Berührung mit den Beinen der Reiterin zu geraten und im Bedarfsfalle dicht an das Pferd der Dame heranreiten kann. Letzterer Umstand ist um so beachtenswerter, je unsicherer sich die Reiterin im Sattel fühlt. Es kann dann sogar notwendig werden, daß der Begleiter das Damenpferd an einem in dem linken Trensenring geschnallten Hilfszügel führt.

Kaum weniger wichtig ist, daß der Reiter, dem der ehrende Auftrag zu teil geworden, eine Dame auf ihrem Spazierritte zu begleiten, hierzu ein ruhiges Pferd

wählt, das nicht bei jedem noch ſo geringen Anlaß aus der Haut fährt und dadurch auch die Nerven des Damenpferdes in Aufruhr verſetzt. Lieber keinen, als einen derartig berittenen Begleiter, denn ein ſolcher wird nicht nur Unheil über diejenige bringen, welcher er Schutz und Beiſtand ſchuldet, ſondern auch gänzlich von dem eigenen unbändigen Gaule in Anſpruch genommen werden. Unterdeſſen bleibt aber die Dame ſich ſelbſt überlaſſen.

Hiermit bin ich am Ende meiner kleinen Abhandlung über die Reitkunſt der Damen angelangt. Es ſollte mich freuen, wenn ich mit derſelben dazu beitragen könnte, die Zahl der Damen zu vergrößern, die es nicht unter ihrer Würde halten, ſich der edlen Reitkunſt mit dem nötigen Ernſt zu widmen. Man ſpottet über eine Dame, die ſich orthographiſche Fehler zu Schulden kommen läßt, oder den einfachſten Fragen der Hauswirtſchaft hilflos gegenüberſteht, aber man iſt geneigt, der weiblichen Sonntagsreiterei eine gewiſſe Beachtung zuzuſprechen. Fürwahr, eine ſonderbare Inkonſequenz, gegen welche jeder rechtſchaffene Reitersmann im Intereſſe des ſchönen Geſchlechts nicht nachdrücklich genug proteſtiren kann. Zum Glück beruht das Weſen einer jeden gebildeten und tüchtigen Frau auf Eigenſchaften, die, wenn ſich Gelegenheit dazu bietet, auch zu Erfolgen in der edlen Reitkunſt führen.

Die Dreſſur des Reitpferdes.

Der Endzweck der gewöhnlichen Reitkunſt — und von einer anderen kann in dieſem Handbuche nicht die Rede ſein — iſt, wie bereits erwähnt, den Menſchen zu befähigen, beſtimmte Entfernungen mit der größtmöglichen Schnelligkeit und Sicherheit und mit der denkbar geringſten Anſtrengung für Reiter und Pferd zurückzulegen.

Daraus ergibt ſich, wie ſich die Dreſſur für ſolche Reitzwecke zu geſtalten hat. Wenn z. B. nur darauf ausgegangen würde, die Schnelligkeit des Pferdes zu entwickeln, ſo könnte die Dreſſur wie im Rennſtall in einem fachgemäßen Training beſtehen. Überall aber, wo man auch die Kräfte des Pferdes ſchonen will und Rückſicht auf die Sicherheit und das Vergnügen des Reiters nimmt, muß dieſes in der Dreſſurarbeit beſtimmten Ausdruck erhalten. Ich werde mich bemühen, näher zu erklären, was ich hiermit meine.

Wenn wir das Pferd als einen lebenden Mechanismus betrachten, ſo bilden die Gelenke die Federn in dieſem Mechanismus, denen die Aufgabe zufällt den Stoß abzuſchwächen, der beim Niederſetzen der Füße entſteht. Die Beine da-

gegen sind die Hebel, von den an ihnen haftenden Sehnen und Muskeln — der Kraft im Mechanismus — in Bewegung gesetzt werden.

Diese von der Natur geschaffenen Verhältnisse hat der Abrichter zu beachten und weiter zu entwickeln. Die Dressur ist somit bestrebt, der Natur dadurch zu Hilfe zu kommen, daß sie die Gelenke noch geschmeidiger und beweglicher macht, den Muskeln und Sehnen noch größere Kraft und Elastizität verleiht, als von Natur aus der Fall gewesen. Beide diese Zwecke werden durch entsprechende Übungen erreicht. Die Dressur vergrößert also die Leistungsfähigkeit des Pferdes und trägt hierdurch indirekt zur Schonung seiner Kräfte bei. Die rationelle Dressur bringt aber auch den ganzen Mechanismus in das rechte dynamische Gleichgewicht und erhöht so die Sicherheit des Reiters.

Das wären die Grundprinzipien. Nun zu deren praktischen Anwendung.

Die ersten Begriffe von Gehorsam und Biegsamkeit werden der Remonte am besten an der Longe beigebracht. Leider ist aber die Longe in den Händen der meisten Abrichter und mit Pferdeabrichtung beschäftigten Dilettanten ein ebenso gefährliches Instrument als das Rasirmesser in der Hand eines Affen. Ich halte es deshalb für unbedingt notwendig, sowohl das Longirzeug, als auch dessen fachgemäßen Gebrauch etwas ausführlicher zu beschreiben.

Das Longirzeug besteht aus einem Bauchgurt, einem Aufsatzzügel, einer Longirtrense mit Ausbindezügel, einem Schwanzriemen, einer Longe und einer Peitsche.

Der Longirgurt ist ein breiter mit zwei Strupfen und dazu gehörigen Schnallen versehener Gurt aus starkem Leder. Mitten auf dem obersten Teil der Gurte befindet sich eine doppelte Schlaufe, durch welche die Schnallenstücke des Aufsatzzügels und des Schwanzriemens durchgezogen werden, und ungefähr 12—15 cm weiter unten sitzen zwei Schnallen, eine an jeder Seite, zur Befestigung der Ausbindezügel.

An jeder Seite des Kopfgestelles, etwa ober dem Stirnriemen, sind zwei Strupfen angenäht, von denen jeder einen Ring trägt, durch welche die von den Trensenringen ausgehenden Aufsatzzügel bis zu der Schlaufe auf dem Longirgurt laufen. Die Ausbindezügel dagegen, die ebenfalls von den Trensenringen ausgehen, werden, wie oben erwähnt, in die unteren Gurtenschnallen eingeschnallt. Die Aufsatzzügel müssen natürlich länger als die Ausbindezügel sein. Das rechte Maß ist ungefähr 160 cm für erstere und 150 für letztere.

Die Longirtrense ist eine gewöhnliche, dicke und starke Trense, welche bei dem Arnimschen Longirzeug mit einem Kinnriemen versehen ist, in welchem die Longe eingeschnallt wird. Auf dem Rareyschen Longirzeug wird dagegen die Longe in einen Ring eingeschnallt, der auf der rückwärtigen, als Kinnriemen

dienenden, Fortſetzung des Naſenriemens ſitzt. Zu dem Rareyſchen Longirzeug wird gewöhnlich eine dicke Trenſe aus Holz oder hohlem Metall gebraucht. Die engliſchen Trainer geben jedoch der mit Anhängſeln verſehenen Ringtrenſe den Vorzug.

Die Longe beſteht aus ſtarken Gurten oder geflochtenem Leder und ſoll eine Länge von 6—7 m haben. An dem oberen Ende befindet ſich eine Schnalle, an dem unteren eine Schlaufe, durch welche die Hand durchgeſteckt werden kann. Recht zweckmäßig iſt es auch, lederne Knöpfe mit Abſtänden von je 40 cm auf der Longe annähen zu laſſen. Dieſe Knöpfe haben nämlich den Zweck, zu verhindern, daß die Longe durch die Finger gleitet.

Die Longirpeitſche ſoll einen leichten, biegſamen und zähen Stock von 180 und 200 cm Länge haben. Buchenholz paßt am beſten hierzu. An dem oberen Ende des Stockes befindet ſich eine Schlaufe zum Befeſtigen der Peitſchenſchnur. Die rechte Länge für die Schnur, die aus runden (nicht geflochtenen) Lederriemen ſein ſoll, iſt 400 und 500 cm.

Die Longirgurte kann auch über den Sattel geſchnallt werden, welcher in dieſem Falle ohne Bügel anzulegen iſt. Die 4 Zügel werden anfangs ſo eingeſchnallt, daß ſie loſe hängen.

Das Pferd wird nun ins Freie geführt, wo auch die Longe eingeſchnallt wird. Ein Gehilfe, der die Führung der Peitſche übernommen hat, faßt das Pferd ſodann an dem Backenriemen des Kopfgeſtells und führt es auf den Kreis. Dies iſt während der erſten Lektionen abſolut notwendig, um das Tier mit der Kreisbahn betraut zu machen und ihm von vorne herein jeden Anlaß zu Widerſetzlichkeit zu benehmen.

Der Longenführer repräſentirt beim Longiren die leitende Idee. Er ſtellt ſich auf den Mittelpunkt des Kreiſes, hält die Longe ſtets mit der Hand, die dem Pferde am nächſten iſt und bewegt ſich, die Schultern dem Pferdekopf zugewendet, auf der Linie, die den Kreis in zwei gleiche Teile teilt. Da er außerdem die Zügelhand des Reiters zu erſetzen hat, iſt es auch ſeine Aufgabe, dem Pferd jene Hilfen zu erteilen, welche mittelſt eines leichten Schüttelns der Longe zuwege gebracht werden können.

Der Peitſchenführer muß alſo auf die Intentionen des Longenführers eingehen oder vielmehr dieſelben erraten. Von ihm gehen die vortreibenden Hilfen aus, und ſowie der Reiter nur dann richtig auf das Pferd einwirken kann, wenn Hand und Schenkel ſich gegenſeitig unterſtützen und ergänzen, iſt auch der Effekt der Longirarbeit davon abhängig, daß Longen- und Peitſchenführer ſo vorgehen, als ob ſie das Dichterwort „zwei Seelen und ein Gedanke, zwei Herzen und ein Schlag" zu ihrer Richtſchnur genommen hätten.

Der Platz des Peitschenführers ist hinter der Longe, zwischen dem Longenführer und dem Kopf des Pferdes. Er erteilt seine Hilfen dadurch, daß er sich dem Pferde nähert, die Peitsche erhebt, die Schnur auf dem Boden schleifen läßt oder auch das Pferd leicht mit derselben berührt. Strafen haben schnell und mit dem gehörigen Nachdruck zu erfolgen. Ein geschickter Peitschenführer versteht es, so auf das Pferd einzuwirken, daß er durch seine Bewegungen mit derselben Leichtigkeit das Tempo zu reguliren imstande ist, als man durch Verkürzen oder Verlängern des Pendels den Gang einer Wanduhr verändern kann (siehe „Praktische Anleitung zur Bearbeitung des Pferdes an der Longe", von Major von Arnim).

Leider ist ein so ideales Zusammenwirken zweier Menschen beinahe nie zu erreichen. Es muß deshalb stets als ein Vorteil betrachtet werden, wenn der Longenführer befähigt ist, auch die Rolle des Peitschenführers zu übernehmen.

Die Longe, so wie es sich gehört, zu handhaben, ist nicht besonders schwer. Dazu gehören hauptsächlich eine einigermaßen „gefühlvolle" Hand, Ruhe und Geduld. Sehr schwierig ist es dagegen, richtigen Gebrauch von der Peitsche zu machen, denn außer einem sicheren Auge, benötigt der Betreffende hierzu eine große, nur durch anhaltende Übung zu erwerbende Handfertigkeit. Ein erschwerender Umstand ist hierbei außerdem, daß die Peitsche beim Longiren auf der rechten Hand von der Linken geführt werden muß, ohne daß dies im geringsten die Sicherheit beeinträchtigen darf, mit welcher der Schmitz genau den einer Hilfe oder einer Strafe bedürftigen Teil des Pferdekörpers treffen soll.

Um dem Pferde jede unnötige störende Angst vor der Peitsche zu benehmen, beginnt man damit, den Peitschenstock zu erheben und die Schnur durch eine leichte Bewegung des Handgelenkes von rückwärts gegen das Pferd zu schleudern. Hiermit wird unter beruhigendem Zuspruch so lange fortgefahren, bis das Pferd nicht mehr vor der Peitsche scheut, worauf man es auch daran gewöhnt, dann und wann einen Peitschenknall zu vertragen. Die menschliche Stimme übt hierbei, richtig angewendet, einen außerordentlich beruhigenden Einfluß auf das Pferd aus.

Alle Peitschenhilfen werden in der Richtung von rückwärts nach vorwärts und von unten nach oben gegeben. Wird die Peitsche von oben nach unten gebraucht, so geschieht dies stets in der Absicht zu strafen.

Die Peitsche wird mit der ganzen Hand erfaßt, den Griff umschließen aber nur der Daumen und der Zeigefinger, während die übrigen Finger offen gehalten werden, damit die Peitsche ohne größere Verdrehung des Handgelenkes zurückgeneigt werden könne. Geschlossen werden die Finger nur, wenn die Schnur mittelst einer entsprechenden Bewegung des Handgelenks — wohl gemerkt nur des Hand-

gelenks — durch eine ſchnelle Neigung des Peitſchenſtocks nach vorwärts, gegen das Pferd geſchleudert werden ſoll.

Alle von hinten nach vorn auf die Hinterſchenkel des Pferdes gerichteten Peitſchenhilfen haben eine vortreibende Wirkung. Trifft dagegen die Peitſche eines der Sprunggelenke, ſo wird das Pferd veranlaßt, beſſer mit dem betreffenden Hinterfuß vorzugreifen. Eine ähnliche Wirkung tritt ein, wenn eines der Vorderfüße des Pferdes getroffen wird.

Es iſt begreiflicherweiſe nicht immer notwendig, daß die Peitſche den Körperteil, dem die Hilfe zugedacht iſt, wirklich berühre, ſondern es genügt in vielen Fällen, daß die Schnur in der von den Umſtänden gebotenen Richtung vorgeſchleudert wird. Ja, wenn das Pferd z. B. veranlaßt werden ſoll, beſſer vorzutreten, bedarf es oft nur einer drohenden, ſchüttelnden Bewegung oder eines leichten Schnalzens mit der Peitſche.

Die Longe wird in ſo viele glatte Lagen geordnet, als erforderlich iſt, um ihr die rechte Länge zu geben. Die an dem einen Ende befindliche Schlaufe wird beim Longiren auf der rechten Hand über den rechten, im entgegengeſetzten Fall über den linken Arm gezogen. Hierauf erfaßt die volle Hand die ordentlich übereinandergelegten Lagen ſo, daß das dem Pferd zunächſt liegende Ende über den Zeigefinger der Longenhand läuft und vom Daumen feſtgehalten wird. Der Arm, welche die Longe führt, ſolls behufs Vermeidung unnötiger Anſtrengung nicht ausgeſtreckt, ſondern in der beim Reiten vorgeſchriebenen, gebogenen Stellung gehalten werden. Die Peitſche wird, mit der Spitze ungefähr 3 cm über dem Boden, von der anderen Hand geführt.

Ein weiterer wichtiger Umſtand beim Longiren iſt, daß ſämtliche Zügel zweckentſprechend eingeſchnallt werden. Im Anfang dürfen dieſelben das Pferd in keiner Weiſe beläſtigen. Man begnügt ſich alſo vorläufig damit, daß das Tier ruhig auf den Kreis geht und die Hilfen annimmt. Erſt nachdem dies erreicht iſt, dürfen die Zügel etwas kürzer geſchnallt werden, um das Pferd daran zu gewöhnen, Anlehnung ans Gebiß zu nehmen, ſich abzukauen und ſich ſowohl in den Ganaſchen, wie in den Hinterbeinen durchzubiegen. Zu dieſem Zwecke wird der inwendige Ausbindezügel — die Aufſatzzügel dienen nur dazu, den Pferdekopf höher zu ſtellen — etwas verkürzt und das Pferd ſo verlanlaßt, ſich in den Kreis zu biegen. Das Pferd durch Verkürzen des auswendigen Zügels auf den Kreis feſtzuhalten, kann nicht empfohlen werden. Dieſer Zweck ſoll durch richtige Hilfen, beſonders aber durch vernünftigen Gebrauch der Peitſche erreicht werden.

Ein lebhaftes junges Pferd wird wahrſcheinlich bei Beginn der Longenarbeit voll Ungeduld im Galopp darauf losſtürmen. Dies iſt nun freilich nicht erlaubt,

und muß deshalb hintan gehalten werden; aber nichtsdestoweniger wäre es sehr unrichtig, zu diesem Zwecke heftig an der Longe zu zerren. Der erfahrene Abrichter schüttelt bei solchen Gelegenheiten die Longe ein wenig und gibt dem Pferd durch ein warnendes „Tra—ab, Tra—ab!" seine Unzufriedenheit zu erkennen. Mehr ist auch selten erforderlich, um die gewünschte Gangart zu erzielen.

Die Trabübungen sollten nicht über 5—8 Minuten andauern. Das Pferd wird daran gewöhnt, sich beim Übergang von einer Gangart zur andern auf das Kommando „Komm!" zu dem Longenführer zu begeben und dort mit einer Liebkosung oder irgend einem kleinen Leckerbissen empfangen zu werden.

Während der Ruhepausen, sowie beim Beginn und Abschluß der Lektionen wird das Pferd mit den Ausbindezügeln im Hals und den Ganaschen durchgebogen. Gleichzeitig kann auch das Zurücktreten geübt werden. Soll diese Lektion nützen und nicht schaden, muß aber das Zurücktreten schrittweise und ohne Übereilung ausgeführt werden. Der Pferdekopf wird ungefähr mitten von der Brust gestellt und drückt der Longenführer sodann mit kurzgefaßter Longe die Nase des Pferdes so lange rückwärts, bis das Pferd um einen Schritt zurücktritt. Der Nutzen dieser Lektion liegt in der hierdurch erzielten größeren Biegsamkeit der Sprunggelenke.

Die Galoppübungen werden mit etwas verkürzten inwendigen Zügeln vorgenommen. Das Einsprengen hat von ruhigem Trab aus auf das Kommando „Ga—lopp! — Ga—lopp!" zu erfolgen. Gleichzeitig wird die Peitschenschnur von unten nach aufwärts gegen die Schulter des Pferdes geschleudert. Sprengt das Pferd falsch ein, so schüttelt der Longenführer die Longe und ruft „Tra—ab! — Tra—ab!", wobei er die Peitschenschnur große Bögen auf dem Boden beschreiben läßt.

Die jedesmalige Dauer der Lektion kann nicht von einer einmal für allemal geltenden Regel abhängig gemacht werden, denn gar zu verschieden ist die Rolle, welche die Individualität der Pferde hierbei spielt. Im allgemeinen halte sich der Abrichter vor Augen, daß ein junges Pferd geschont werden muß, während ein kräftiger, verdorbener Gaul kaum genug Bewegung erhalten kann. Herr von Arnim meint in seinem weiter oben citirten Werkchen, daß ein junges Pferd nicht länger als $^1/_2$, höchstens $^3/_4$ Stunde täglich longirt werden sollte. Nach meiner Erfahrung sind jedoch zwei kurze Lektionen von je $^1/_2$ Stunde, die Ruhepausen eingerechnet, eine vor- und eine nachmittags, einer einzigen längeren vorzuziehen.

Was ich hier mit Benützung der Arnimschen „Anleitung" über das Longiren mitgeteilt habe, enthält natürlich nur die allgemeinen Grundzüge des Systems, dessen ausführliche Schilderung allein ein recht umfangreiches Heft füllen könnte.

Ich gebe mich jedoch der Hoffnung hin, daß es mir auch mit dieſen kurzgefaßten Anweiſungen gelungen iſt, dem Leſer die Überzeugung beizubringen, daß jene wilde Jagd an der Longe, welche leider häufig genug von rohen Stallknechten in Scene geſetzt wird, gar nichts mit der ſyſtematiſchen, wohldurchdachten Longenarbeit gemein hat, deren Zweck iſt, das Pferd auf die nachfolgende Dreſſur unter dem Reiter oder im Geſchirr vorzubereiten.

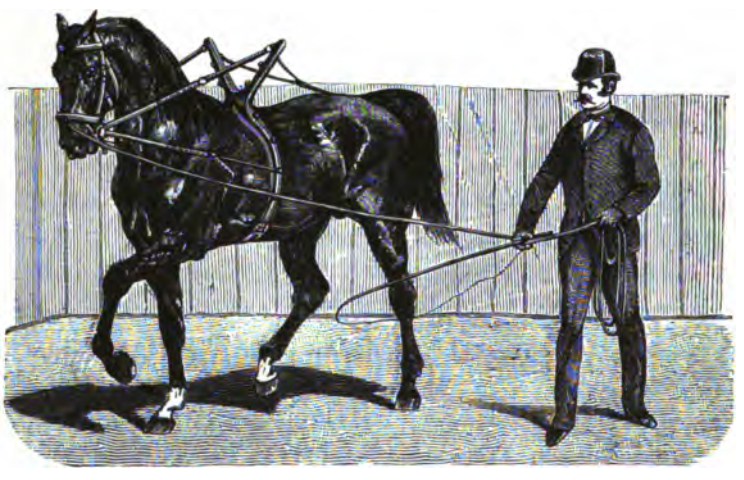
Im Zuſammenhang mit obigem ſei auch erwähnt, daß der engliſche Trainer beim Longiren ſeiner jungen Pferde einige Handtücher an dem Schwanzriemen zu befeſtigen pflegt, um den Tieren ſo alle Furcht vor flatternden Gegenſtänden — z. B. Rockſchöſſen — welche die Kruppe berühren könnten, zu benehmen. Viele Trainer laſſen auch das mit dem vollſtändigen Longirzeug bekleidete Pferd mit langen Leitſeilen von einem hintenhergehenden Mann geradeaus führen. Mit dieſer ſehr praktiſchen Lektion wird bezweckt, das Pferd, deſſen Seiten hierbei oft von den Leitſeilen berührt werden, auf die Schenkelhilfen vorzubereiten.

Der „Spaniſche Reiter“ (Fig. 331) iſt ein Inſtrument, das in England allgemein bei der Dreſſur junger Pferde benützt wird. Derſelbe hat jedoch in letzter Zeit, hauptſächlich wohl deshalb, weil er in ſeiner älteren Form dem Pferdemaul das feine Gefühl raubte, viele Widerſacher gefunden, und obgleich ein ſo erfahrener Reiter, wie Stallmeiſter Seidler eine große Vorliebe für den Spaniſchen Reiter hatte, wollen andere Autoritäten, wie z. B. Major von Arnim, nichts von ihm wiſſen. Meine Anſicht in dieſer Streitfrage iſt, wie geſagt, daß der Tadel hauptſächlich gegen den altmodiſchen Spaniſchen Reiter gerichtet war, deſſen lederne Zügel und hölzernes oder eiſernes Horn durch ihren Mangel an Elaſtizität das Pferd dazu veranlaßten, tote Anlehnung zu nehmen. Der neuartige Spaniſche Reiter mit dem am Gurt befeſtigten Horn aus Kautſchukmaſſe und mit Zügeln aus Gummigewebe, dürfte kaum zu ſolchem Tadel Anlaß geben. Ich habe mich wenigſtens desſelben immer, ſowohl im Stall wie draußen auf der Bahn, mit größtem Nutzen bedient, wenn es galt, einem Pferde die richtige Kopfſtellung beizubringen, ohne gleichzeitig ſchädigend auf das Maul einzuwirken. Mit dem Ausdruck „richtige Kopfſtellung“ meine ich hier diejenige Haltung des Halſes und des Kopfes, bei welcher der Hals gerade gehalten und vom Genick aus bis zum dritten Halswirbel durchgebogen wird, die Naſe ſenkrecht ſteht und die Maulſpalte ungefähr eine Handbreite unter dem Widerriſt zu liegen kommt (Fig. 255). Jedes Pferd gibt dem vertrauenerweckenden Zügelanzug ſo weit nach, als ſein Körperbau geſtattet. Bei rohem Zügelanzug aber iſt dem Pferde jene Stellung nicht nur nicht beizubringen, ſondern geht dieſelbe auch verloren, falls ſie bereits vorhanden geweſen

ſein ſollte. Die Gummizügel an dem neuartigen Spaniſchen Reiter ſollen eben die vertrauenerweckende Reiterhand erſetzen.

Vielſeitiger anwendbar als der Spaniſche Reiter iſt der ſog. „Ganaſchenarbeiter“ des kaiſerlich ruſſiſchen Majors v. Lange (Fig. 332). Dieſer Apparat beſteht im weſentlichen aus einer Verbindung von Spiralfedern, die in ein Meſſinggehäuſe eingeſchloſſen, in die Zäumung des Pferdes eingeſchaltet werden, und deren Wirkung das weiche Annehmen und Nachgeben der Zügel, die Fauſtbewegung, zum Ausdruck bringt. Die Aufrichtung des Kopfes und Halſes wird mit einem

Fig. 331.



Der „Spaniſche Reiter“.

in den Longirgurt einzuſchraubenden Apparat bewirkt, an deſſen Flügeln das obere Paar Ganaſchenarbeiter dann befeſtigt werden muß.

Als Hauptvorteile des hier beſchriebenen Dreſſirzeuges ſind zu nennen:

1) Der Erſatz des toten, niedrigeren Ausbindezügels durch einen nachgebenden, was nicht nur die Dreſſur beſchleunigt, ſondern auch die Haltung, die Ausbildung der Muskeln und die Gänge des Pferdes vorteilhaft beeinflußt.

2) Konſervirung der Kräfte des jungen Pferdes. Indem der Apparat dem Pferde bei eintretender Ermüdung des Genickes und Rückens im Zügel nachgibt, ermöglicht er es dem Tiere eine natürliche Haltung anzunehmen, wodurch wiederum Rücken und Gang vor Schaden bewahrt werden.

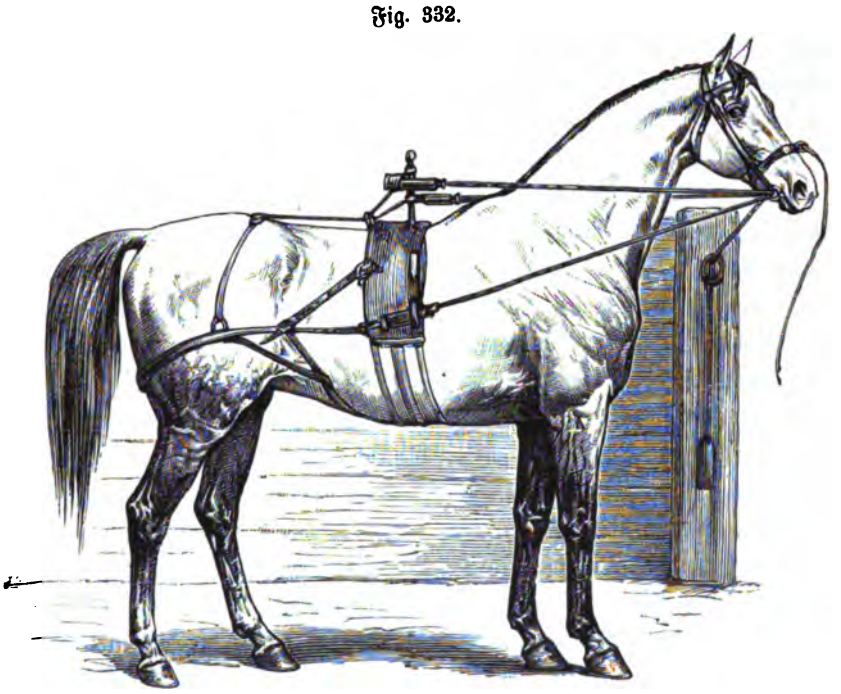
3) Einfachheit der Handhabung.

4) Ausarbeitung des richtigen Gefühles im Maule des Pferdes, wodurch

dieſes beruhigt und veranlaßt wird, verſchiedene Unarten, wie z. B. Steigen, Kopfſchütteln, Pullen, hinter die Zügel kriechen, Zungenſtrecken u. ſ. w., abzulegen.

Zu beziehen ſind die v. Lange'ſchen Apparate nebſt Gebrauchsanweiſungen von der Sattlerfirma James Plant in Hannover.

Fig. 332.



Major v. Lange's „Ganaſchenarbeiter".

Sobald das Pferd durch die Longenarbeit ſo weit gebracht iſt, daß es willig vorwärts geht und den Hilfen Folge leiſtet, iſt auch der Moment zum Aufſitzen gekommen. Dies darf jedoch ſelbſtverſtändlich das erſtemal nicht in demſelben Augenblick geſchehen, wo das Pferd den Stall verläßt, ſondern iſt vorſichtigerweiſe aufzuſchieben, bis der Stallmut unter der Einwirkung einer vorbereitenden, angemeſſenen Longenarbeit nachgelaſſen. Am zweckmäßigſten iſt es, die Longe zu entfernen, bevor der Reiter aufſitzt, denn ſelbſt der geſchickteſte Longenführer könnte durch die nun möglicherweiſe folgenden Sätze des Pferdes außer ſtand geſetzt werden, die Longe nutzbringend zu verwenden. Man laſſe alſo den Reiter ſich allein behelfen.

Der Reiter nähert ſich dem Pferde ruhig, aber entſchloſſen, ſpricht beruhigend

zu demſelben, ſchmeichelt ihm, ergreift einen Mähnenbüſchel und ſchwingt ſich möglichſt ſchnell in den Sattel, ohne deshalb wie ein Mehlſack in denſelben niederzufallen. Langes Parlamentiren iſt hier durchaus nicht am Platz. Das Pferd muß durch Überraſchung genommen werden. Geht das Tier nun nicht von ſelbſt vorwärts, ſo läßt man es ruhig ſtehen und ſich die Sache überlegen. Bockſprünge, ſowie andere mehr oder weniger ungeſtüme Sätze, nimmt der Reiter mit Seelenruhe hin. Es iſt überhaupt ſeine Aufgabe, ſich jeder Einwirkung auf das Pferd zu enthalten. Alles, was man von ihm verlangt, iſt, daß er ſich nicht herunterwerfen laſſe und eventuell das Pferd verhindere, den Kopf zu tief herunterzugeben. Dieſe Kaltblütigkeit imponirt dem Pferde und beruhigt es außerdem.

Sollte der Reiter den groben Fehler begehen, ſich abwerfen zu laſſen, ſo muß er ſchleunigſt wieder aufſitzen, denn dann gilt es, dem Pferde ein- für allemal beizubringen, daß ſolche Späſſe zu nichts führen.

Sobald das Pferd den Reiter gutwillig trägt und mit der ungewohnten Bürde einigermaßen ruhig vorwärts geht, kann, ja muß es im Freien geritten werden. Dies iſt wenigſtens der kürzeſte Weg, ihm die zur gewöhnlichen Campagnereiterei erforderliche Dreſſur beizubringen. Das Pferd gewöhnt ſich ſo von Anfang an ruhig an verſchiedenartigen Gegenſtänden vorbeizugehen, es lernt auch gute Anlehnung ans Gebiß nehmen und gewinnt außerdem bedeutend an Kraft und Gehluſt.

Zu dieſen erſten Ritten wird das Pferd mit der ſog. Reithalfter (Fig. 254) aufgezäumt. Der Reiter hält die Hände, einen Zügel in jeder Hand, ruhig und weich ungefähr eine Handbreite ober dem Sattelknopf, legt die Schenkel feſt an den Gurt und treibt das Pferd zu einem fließenden, raumgreifenden Schritt an. Pferde, die ſehr empfindlich im Maul ſind, müſſen mit ganz loſen Zügeln geritten, aber gleichzeitig fleißig vorgetrieben werden, denn die Hauptſache iſt nun das Pferd zu veranlaſſen, entſchloſſene Anlehnung zu nehmen. Ein Pferd, das dies thut, hat man in ſeiner Gewalt, eines, das hinter den Zügel kriecht, wird ſich bei der erſten Gelegenheit allen möglichen Unfug erlauben.

Die erſten Übungen, die man mit dem rohen Pferde vornimmt, beſtehen alſo darin, daß man es ſowohl im Schritt wie auch im Trab entſchloſſen vorwärts gehen läßt. In demſelben Maße, als es die zunehmenden Kräfte des Pferdes geſtatten, werden aber die Lektionen verlängert und das Tempo verſchärft, wobei als leitender Grundſatz feſtzuhalten iſt, daß nur allmählich und ſyſtematiſch geſteigerte Forderungen die Leiſtungsfähigkeit der Tieres erhöhen.

Erſt nachdem man das Pferd ſoweit gebracht hat, daß es mit guter Anlehnung entſchloſſen vorwärts geht, darf man daran denken, es durch biegende

Übungen ins Gleichgewicht zu ſetzen und für die wendenden Hilfen empfänglich zu machen.

Dieſe biegenden Übungen gelten in erſter Reihe dem Rückgrat, den Sprunggelenken und den Lendenwirbeln.

Bei der gewöhnlichen Campagnereiterei wird mehr die vorſchiebende Kraft, bei der Schulreiterei mehr die tragende Kraft der Hinterhand in Anſpruch genommen. Daraus geht hervor, daß wir für die Zwecke, welche dieſes Handbuch verfolgt, die Hinterhand nur ſoviel zu biegen brauchen, daß die von ihrer urſprünglichen Steifheit befreiten Gelenke während der Bewegung nicht von zu heftigen Stößen getroffen und hierdurch vorzeitig abgenützt werden und das Gewicht des Reiters nicht ſoweit gegen die Schultern vorkomme, daß die Sicherheit des Sitzes, ſowie die Möglichkeit, in jeder Richtung über die Kräfte des Pferdes zu verfügen, beeinträchtigt werden könnten. Zu dieſen Zwecken genügen ſehr einfache Übungen.

Die Mittel, die uns zu Gebote ſtehen, um das Pferd biegſam zu machen, ſind a) das Reiten auf dem Kreis, b) die ſog. Schulen oder Seitengänge, und c) das Rückwärtstreten.

Eine natürliche Folge des Umſtandes, daß wir das Pferd nur mäßig auf das Hinterteil zu ſetzen brauchen und mit den biegenden Übungen hauptſächlich die Begründung des Gleichgewichts im Auge haben, iſt, daß wir den Kreis ziemlich groß nehmen können. Die Seitengänge werden mehr während des Geradeaus-Reitens geübt, und das Rückwärtstreten läßt ſich auf ein Minimum beſchränken.

Selbſtverſtändlich wird auch bei den biegenden Übungen mit dem Leichteren angefangen und erſt allmählich zu dem Schwereren übergegangen, oder mit anderen Worten ausgedrückt: Man beginnt mit dem Reiten auf dem Kreis, welch letzterer zuerſt ſehr groß und ſpäter nach Bedarf kleiner genommen wird, geht ſodann zu den Seitengängen über und ſchließt mit dem Rückwärtstreten.

Durch das Reiten auf dem Kreis wird das Pferd in dem inwendigen Hinterfuß, der hierbei am meiſten zu tragen hat, durchgebogen. Gleichzeitig muß es ſich aber auch in den Rippen und den Ganaſchen biegen, weil der Pferdekörper beim richtig ausgeführten Kreisreiten ſtets einen Teil des Kreiſes ausmacht. Um dem Pferde dies zu erleichtern, verlegt der Reiter ſein Gewicht auf die innere Hälfte des Geſäßes — d. h. er ſetzt ſich in den Kreis — und preßt den inneren Schenkel, um welchen das Pferd ſozuſagen gebogen werden ſoll, an den Sattelgurt. Der äußere Schenkel ruht weiter rückwärts und hat die Aufgabe, die Hinterhand auf der Kreisſpur zu erhalten. Zugleich wird der Pferdekopf durch geſteigerte Wirkung des inneren Zügels ſoweit in den Kreis gebogen, daß das „inwendige Auge" ſicht-

bar wird. Der auswendige Zügel wirkt entgegen und verhindert einerseits, daß die Hinterhand über den Kreis hinausgerät, andererseits, daß das Pferd zu weit in den Kreis hineingeht, d. h. er bestimmt die Größe des Kreises.

Wenn das Pferd sowohl den Zügel- als den Schenkelhilfen willig Folge leistet, wird ihm dann und wann vollkommene Zügelfreiheit gewährt. Gleichzeitig muß ihm durch Schönthun begreiflich gemacht werden, daß es den Erwartungen des Reiters entsprochen hat. Das Pferd darf nicht zulange auf der Kreisspur geritten werden, sondern ist diese Übung oft durch Reiten auf der geraden Linie zu unterbrechen, denn lang andauernde Lektionen machen das Pferd mißmutig. Der richtige Moment zum Aufhören ist, wenn das Pferd gerade am besten geht. Das Pferd hat ein gutes Gedächtnis und wird so einen lebhaften, angenehmen Eindruck von der Übung mit nach Haus nehmen.

Das passende Tempo für diese Lektion ist kurzer Trab. Während des kurzen Trabes kommen nämlich die Kräfte des Pferdes am besten zur Entwicklung und wird das Tier auch durch das langsame, regelmäßige Muskelspiel veranlaßt, sich in den Gelenken gut durchzubiegen.

Was den schließlichen Erfolg betrifft, hängt derselbe beinahe ausschließlich von dem Reitergefühl des Abrichters ab. Der Reiter muß es verstehen, durch eine richtige Gewichtsverteilung, durch aufrichtende Zügelhilfen und durch, mittelst Schenkeldruck zuwege gebrachtes, Vorschieben der Hinterhand, dem Pferde den Impuls zu der angestrebten Biegung zu geben und es dabei zu unterstützen. Auf diese Art erreicht er es schließlich, daß das Rückgrat und die Gelenke nachgeben und elastisch werden. Die ursprüngliche Steifheit verschwindet aber natürlicherweise nur ganz allmählich, und falls das Pferd endlich jenen Grad von Biegsamkeit erreicht, der das Reiten zu einem Genuß gestaltet, so ist das sicher das Ergebnis andauernder und gut durchdachter Übungen.

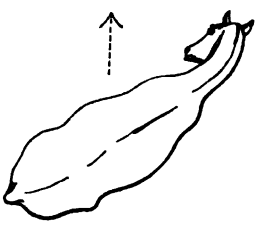
Die darauffolgenden Übungen gelten den Seitengängen. Bei jedem richtig ausgeführten Seitengang soll das Pferd die Diagonale eines sich nach vorwärts schiebenden Rechteckes bilden. Beim „Travers" z. B. wird es von dem äußeren Schenkel zur Seite gedrückt, während der inwendige es vortreibt. Die äußeren Füße treten in der Richtung nach vor- und seitwärts über die inneren fort. Bezüglich der Haltung des Pferdes sei hier erwähnt, daß das Pferd beim Campagnereiten stets dorthin zu sehen hat, wohin es geht, und daß also der Pferdekopf von jeder Wendung dorthin gerichtet werden muß, wohin die Wendung ausgeführt werden soll. Hieraus ergiebt sich auch, daß Wendungen nur mit dem inneren, nicht mit dem äußeren Zügel korrekt zur Ausführung gebracht werden können. Die Aufgabe des äußeren Zügels ist, dem inneren entgegenzuwirken und so die Größe der Wendung zu be-

ſtimmen. Fig. 333 zeigt die Stellung des Pferdes im „Travers“ auf der linken Hand und Fig. 334 in derſelben Schule auf der rechten Hand.*

Beim Reiten der Seitengänge kriechen die Pferde gerne mit ſteifem Rücken hinter der Hand. Der Reiter muß deshalb den Oberleib zurückgeben und ſein Gewicht ſoviel als möglich nach unten wirken laſſen. Dadurch erleichtert er der Vorderhand die Arbeit und das Tier wird gezwungen, ſein Kreuz herzugeben. Der innere Schenkel treibt das Pferd vor, ſobald es zu „kriechen“ anfängt und anſtatt energiſch vorwärts zu gehen, zuweit ſeitwärts tritt.

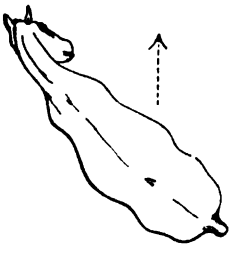
Durch richtig ausgeführtes Rückwärtstreten wird eine äußerſt nützliche Biegung des Sprunggelenkes bewirkt. Das Pferd mit ſteifem Rücken und hoher Kruppe rückwärts kriechen zu laſſen, wirkt jedoch nur ſchädlich. Zum Rückwärtstreten legt

Fig. 333.



Travers links.

Fig. 334.



Travers rechts.

der Reiter die Schenkel an das Pferd an, gibt den Oberleib etwas zurück und erteilt mittelſt eines leichten Zügeldrucks das Signal zu der retrograden Bewegung. Sowie das Pferd einen Schritt nach rückwärts gemacht, iſt jedoch mit dieſer Zügelwirkung innezuhalten, denn das Rückwärtstreten ſoll, wie bereits erwähnt, Schritt vor Schritt und ohne die geringſte Übereilung erfolgen.

Die korrekte Haltung des Pferdes wird hierbei durch genau berechnetes Zuſammenwirken von Hand und Schenkel erzielt und beibehalten. Iſt die Hand weich und der Schenkel wachſam, ſo wird es nicht vorkommen, daß das Pferd mit langgeſtrecktem Hals und toter Anlehnung rückwärts tritt.

Nachdem dieſe Übung zwei- oder dreimal wiederholt worden iſt, muß das Pferd immer energiſch vorgetrieben werden. Zu lang andauerndes und zu oft

* Andere Seitengänge als „Travers“ und „Schulter herein“, können dem gewöhnlichen Reiter nicht empfohlen werden. Richtig geritten, erhöhen dieſelben die Schulterfreiheit und die Biegſamkeit der Sprunggelenke.

wiederholtes Rückwärtstreten raubt dem Pferde die Luſt an lebhaften, raumgreifenden Bewegungen, und wo bleibt dann der Nutzen einer noch ſo kunſtgerechten Dreſſur?

Wenn dem Pferde durch Reiten um den Kreis, durch Seitengänge und Rückwärtstreten der erforderliche Grad von Biegſamkeit beigebracht worden, iſt auch der rechte Zeitpunkt zum Beginn der Galoppübungen gekommen. Der Galopp wird nun ſozuſagen von ſelbſt gehen. Man nimmt das Pferd auf die Kreisbahn und läßt es während der erſten Lektionen aus verſammeltem Trab einſprengen. Hierbei darf man jedoch nicht auf ein kurzes verſammeltes Tempo halten, ſondern geſtatte man dem Pferde im Anfang einen längeren, lebhafteren Galoppſprung. Späterhin wird das Tempo ganz allmählich durch aufrichtende Zügelhilfe, geſteigerten Schenkeldruck und Verlegung des Reitergewichtes nach rückwärts, ſoviel wie erforderlich, verkürzt. Auch der Kreis, auf dem galoppirt wird, muß anfangs etwas größer genommen werden und darf erſt allmählich kleinere Dimenſionen erhalten.

Hiermit iſt die Dreſſur für den gewöhnlichen Reitgebrauch abgeſchloſſen. Ein Pferd, das im Schritt, Trab und Galopp Gehorſam, Biegſamkeit und Gehluſt an den Tag legt, wird unter allen Verhältniſſen angenehm zu reiten ſein und den Reiter nicht im Stich laſſen.

Die nächſte Frage, die nun an uns herantritt, iſt, wann wir der Remonte die Stange auflegen dürfen. Als allgemeine Regel möchte ich mit Bezug auf dieſe, für das Endreſultat der Dreſſur ſo überaus wichtige Frage den Grundſatz aufſtellen, daß ein „zu früh“ hier weit ſchädlicher wirkt, als ein „zu ſpät“. So manche Unarten des Pferdes haben nämlich keinen anderen Grund, als daß das Pferd die Stange ins Maul bekam, bevor es gelernt hatte, gehörige Anlehnung an die Trenſe zu nehmen. Länger als unbedingt notwendig auf Trenſe zu reiten, bringt dagegen keinen anderen Übelſtand mit ſich, als daß der Abſchluß der Dreſſur verzögert wird.

Es muß alſo dem Reitergefühl des Abrichters überlaſſen werden, zu beurteilen, wann dem Pferde ohne Nachteil eine Stange ins Maul gelegt werden kann. Die Anzeichen, aus denen geſchloſſen werden kann, daß der Moment hierzu gekommen iſt, ſind: daß die frühere Steifheit im Rückgrat, im Hals und in den Genickmuskeln des Pferdes verſchwunden iſt, daß das Pferd das Gewicht des Reiters mit elaſtiſchen Sprung- und Feſſelgelenken und nicht mit ſteifem Rücken auffängt, daß jeder Zügelanzug ſich dem ganzen Mechanismus mitteilt und daß das Pferd, anſtatt ſchwer auf der Hand der Reiters zu liegen, ſich ſelbſt zu tragen anfängt.

Die Vorſicht gebietet jedoch im Anfang, mehr auf der geraden Linie als auf der Kreisbahn und mehr in geſtreckten als in verſammelten Gangarten zu reiten,

denn nun gilt es mehr als je, beim Pferde den Geſchmack an energiſchen, fließenden und raumgreifenden Gängen zu erhalten.

Im Zuſammenhang mit obigem ſei auch erwähnt, daß eine möglicherweiſe vor Auflegung der Stange in den Ganaſchen und Halsmuskeln hervortretende Steifheit durch Abbiegen auf der Stelle weggearbeitet werden kann. Der Reiter halte ſich hierbei vor Augen, daß der innere Zügel dem Pferdekopf die angeſtrebte Stellung gibt, während der äußere entgegen wirkt. Während des Abbiegens hat der Reiter darauf zu ſehen, daß das Pferd nicht den Hals vorſtreckt und den Kopf heruntergibt, auch muß das Abbiegen ſelbſt im Genick und nicht im Hals hervortreten. Selbſtverſtändlich läßt ſich dies nur allmählich erreichen. Die Halsmuskeln werden auf ähnliche Art abgebogen; jedoch erweitert ſich hierzu der Kreis, den der Pferdekopf um den Biegungspunkt beſchreibt, welch letzterer im vorliegenden Fall nicht am Genick, ſondern rückwärts am Hals gelegen iſt.

Bezüglich der Lektionen im Springen kann ich mich kurz faſſen. Dieſelben werden am zweckmäßigſten an der Longe und ohne Reiter eingeleitet. Der Longenführer ſtellt ſich jenſeits des Hinderniſſes auf und läßt das Pferd, falls dieſes nicht von ſelbſt ſpringen ſollte, durch einen Gehilfen hierzu antreiben. Erſt wenn das Tier jede Furcht vor den verſchiedenen im Terrain vorkommenden Hinderniſſen verloren hat, ſind die Springübungen auch unter dem Reiter vorzunehmen. Von größter Wichtigkeit iſt, daß ein paſſendes Terrain zu dieſen Lektionen gewählt wird, denn falls das Pferd während ſeiner erſten Verſuche über Hinderniſſe zu Fall kommen oder ſich ſonſt wehe thun ſollte, könnte es leicht für immer den Geſchmack an ſolchem Sport verlieren. Unebener, glatter, harter oder tiefer Boden iſt alſo ſorgfältig zu vermeiden.

Es ließe ſich natürlich noch ſehr vieles über praktiſches Reiten und die Dreſſur des Reitpferdes ſagen, aber der knappe Raum, der mir zur Verfügung ſteht, geſtattet mir nicht, dem vorliegenden Kapitel größere Ausdehnung zu geben. Ich ſchließe deshalb, indem ich es dem Leſer nochmals ans Herz lege, das Pferd ſowohl beim gewöhnlichen Reiten als auch während der Dreſſur mit Geduld und Einſicht zu behandeln. Das Pferd verlangt in den meiſten Fällen nichts beſſeres, als den Anforderungen des Reiters nachzukommen. Entſteht trotzdem ein Konflikt, ſo iſt der Reiter 99mal unter 100 entweder brutal, oder undeutlich, oder unverſtändig geweſen. Dies kann aber deſto böſere Folgen nach ſich ziehen, als das Pferd ein vorzügliches Gedächtnis hat und leicht eingeſchüchtert wird. Es liegt deshalb im Intereſſe des Reiters, durch mäßige Forderungen, durch deutliche Hilfen, durch angemeſſene Belohnungen und durch Einſtellen der Arbeit, wenn das Pferd geleiſtet, was ihm abverlangt wurde, das Vertrauen des Pferdes zu der Gerechtigkeit und

alles umfassenden Überlegenheit seines Reiters immer mehr zu befestigen. Ist dieses auf Vertrauen basirte Verhältnis zwischen Reiter und Pferd einmal gestört, so verhält es sich mit demselben, wie mit der erkalteten Liebe zwischen zwei Menschenkindern — die Aussicht, daß dieselbe wieder zu neuem Leben erwachen könne, ist so gering, daß sie nicht verdient, in Betracht gezogen zu werden.

Achtes Kapitel.

Die Fahrkunst.

Die ehrsame Zunft der Wagenbauer kann sich alter Ahnen rühmen. Wenn wir annehmen, daß Wagen schon 2000 Jahre vor Christi Geburt im Gebrauch gewesen, kommen wir der Wahrheit sicherlich sehr nahe, denn eine aus dem 15. Jahrhundert v. Chr. Geburt herstammende Zeichnung stellt einen zweirädrigen Streitwagen vor, und dieser war bestimmt nicht der erste seiner Gattung. Außerdem lesen wir im 2. Buch Moses, 14. Kap., 6. und 7. Vers: „Und er spannte seinen Wagen an, und nahm sein Volk mit sich. Und nahm sechshundert auserlesene Wagen, und was sonst von Wagen in Ägypten war, und die Hauptleute über alles sein Heer."

Bequem dürften jedoch diese ägyptischen Wagen kaum gewesen sein, denn der Kasten ruhte unmittelbar auf den Achsen. Die alten Perser fuhren indessen schon vierspännig in gedeckten vierrädrigen Wagen. Plutarch schreibt hierüber: „Die Perser umgaben ihre Weiber mit Bewachung, damit sie den Blicken der Dienerschaft entzogen würden, und auf Reisen fuhren sie in gedeckten, von 4 Pferden gezogenen Wagen". In einem solchen Karren wurde auch die Leiche Alexanders des Großen, 323 v. Chr. G., von Babylon nach Alexandria überführt.

Doch um wieder auf die von dem ehrwürdigen Alter der Wagenbauerzunft zeugenden Aussprüche der Bibel zurückzugreifen, erlaube ich mir das 1. Buch Samuels, 13. Kap., 5. Vers, in Erinnerung zu bringen. Dort heißt es nämlich: „Da versammelten sich die Philister zu streiten mit Israel, dreißigtausend Wagen, sechstausend Reiter, und sonst Volk, soviel wie Sand am Rande des Meers, und zogen herauf, und lagerten sich zu Michmas, gegen Morgen vor Beth-Aven", und

im 1. Buch der Chronik, 19. Kap., 7. Vers: „Und (die Kinder Ammons) besoldeten zweiunddreißigtausend Wagen ꝛc. ꝛc."

Daß die Griechen schon in dem sog. Heldenzeitalter vierrädrige Wagen besaßen, geht aus mehreren Versen der Iliade hervor: (z. B. 5. Gesang, Vers 720 und 24. Gesang, Vers 322—326).

Die Anspannung scheint in diesen ältesten Zeiten mittelst eines Jochs, oder mit aus Brustriemen, Bauchgurt, Gebiß und Leitseilen bestehendem Brustgeschirr bewerkstelligt worden zu sein. Sowohl die Geschirre wie auch der Wagen waren meistens sehr luxuriös ausgestattet. Der Streitwagen, in welchem Darius III. in der Schlacht bei Issus (anno 333 v. Chr. Geb.) kämpfte, war z. B. mit goldenen und silbernen Zierraten in erhabener Arbeit bedeckt. Ein ähnlicher Luxus scheint nach dem berühmten Fußboden in Pompeji, auf welchem die Alexanderschlacht abgebildet ist, auch mit den Geschirren getrieben worden zu sein.

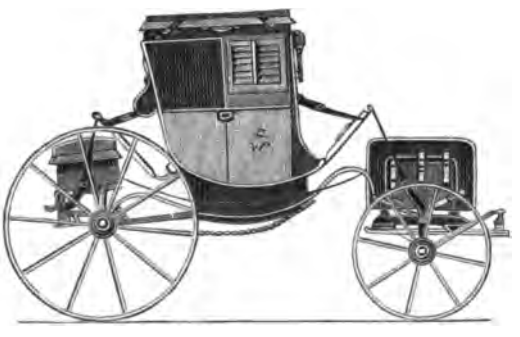
Die alten Griechen haben sich jedoch der Streitwagen nur wenig bedient. Dies dürfte seinen Grund darin gehabt haben, daß das Terrain in Hellas sehr kupirt war. Desto eifriger aber huldigten sie dem Fahrsport auf der Rennbahn zu Olympia. Der Umstand, daß Alcibiades einmal nicht weniger als 7 bespannte Rennwagen zu den olympischen Spielen schickte, beweist, daß diese Wettkämpfe eine große Anziehungskraft auf Griechenlands vornehmste Söhne ausübte. Es gab aber wie gesagt auch schon in den ältesten Zeiten in Griechenland vierrädrige Wagen, denn es ist bekannt, daß Themistokles zu Anfang des 5. Jahrhunderts in einem solchen Wagen durch die Straßen Athens gefahren.

Bei den alten Römern scheint der Equipagenluxus bereits bedeutende Dimensionen angenommen zu haben. Wenigstens wissen die Geschichtsschreiber von prachtvoll ausgestatteten Wagen zu erzählen, die besonders während des Kaiserreichs vielfach in Gebrauch waren. Zu diesen gehörten auch die zweirädrigen Triumphwagen, auf welchen die siegreichen Feldherren ihren feierlichen Einzug zu halten pflegten. Ein solcher Wagen wurde gewöhnlich von 4 Schimmeln gezogen. Kaiser Nero soll jedoch bei seiner Rückkehr von Olympia nicht weniger als 10 nebeneinander gespannte Pferde gefahren haben. Außerdem wurden ähnliche Wagen zu den Wettrennen und bei religiösen Feierlichkeiten, und vierrädrige Wagen zum Personen- und Gütertransport verwendet. Letztere wurden „Rheda" genannt, wohingegen die Pracht- und Galawagen der Römer Carucca oder Carrocha hießen, woraus dann allmählich das italienische Carozza oder französische Carrosse und das englische Carriage geworden.

Während des finstern Mittelalters entwickelte sich das Fahrwesen wenig oder gar nicht. Bei den alten Rittern galt es als weichlich und unmännlich, sich in

einem Wagen ziehen zu lassen, und dürfte außerdem die Beschaffenheit der Wege kaum zum Fahren eingeladen haben. Sowohl Männlein wie Weiblein zogen es deshalb vor, zu reiten. Ganz außer Gebrauch kamen die Wagen jedoch nicht, denn wir wissen, daß der Graf Derby anno 1253 infolge eines Sturzes mit dem Wagen ums Leben gekommen, daß Karl IV. im Jahre 1377 sich bei seinem Besuche in Paris eines reich geschmückten, zweirädrigen, von 4 weißen Mauleseln gezogenen

Fig. 335.



Reisewagen vom Jahre 1814.

Wagens bedient hat, daß der vom Zipperlein geplagte Kaiser Karl V. oft genötigt war, zu fahren, daß der Kurfürst von Köln sich im Jahre 1562 bei der Krönung des Kaiser Maximilians mit 14 Wagen einfand u. s. w.

Um dieselbe Zeit, oder im Jahre 1568, wurde auch eine wichtige Verbesserung

Fig. 336.

C-Feder.

Fig. 337.

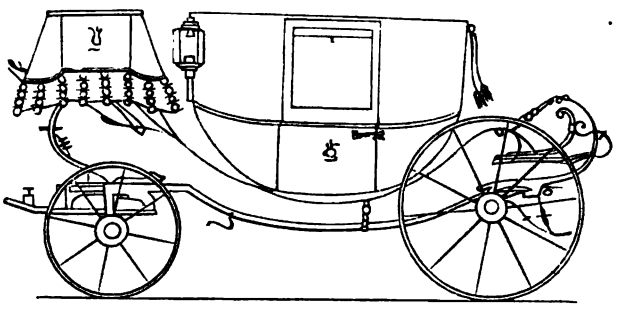
Druckfeder.

in der Konstruktion der Wagen vorgenommen. Man begann nämlich den Kasten mittelst lederner Riemen ober dem Gestell zu befestigen, anstatt denselben wie bisher direkt auf den Achsen ruhen zu lassen. Merkwürdigerweise gelang es dieser einleuchtenden Verbesserung nur sehr langsam, größere Verbreitung zu finden, denn der Wagen, in welchem Heinrich VII. anno 1610 in Paris ermordet wurde, zeigte noch die ältere, Herz und Nieren prüfende Konstruktion.

Ténébreuſe.

Im Jahre 1610 erschien in Deutschland die erste Karrosse mit Glasfenstern. Dieselbe war für zwei Personen berechnet und soll von der Infantin Maria von Spanien bei ihrer Vermählung mit dem Kaiser Ferdinand III. benützt worden sein. Etwas früher, oder ungefähr 1599, ließ der Marschall Bassompierre einen ähn-

Fig. 338.

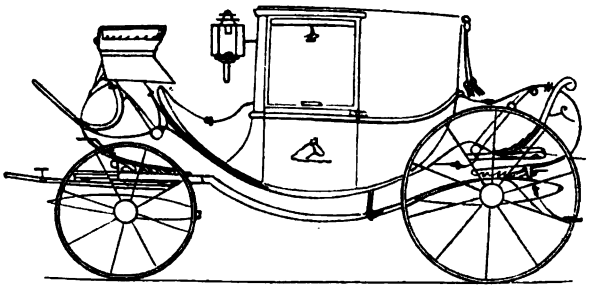


Staats-Kutsche.

lichen Wagen aus Italien nach Frankreich kommen. Nach Schweden kam der erste Staatswagen schon während der Regierung König Johann III. (1568—1592).

Nun begann auch das Fahrwesen sich rascher zu entwickeln. In Paris gab

Fig. 339.

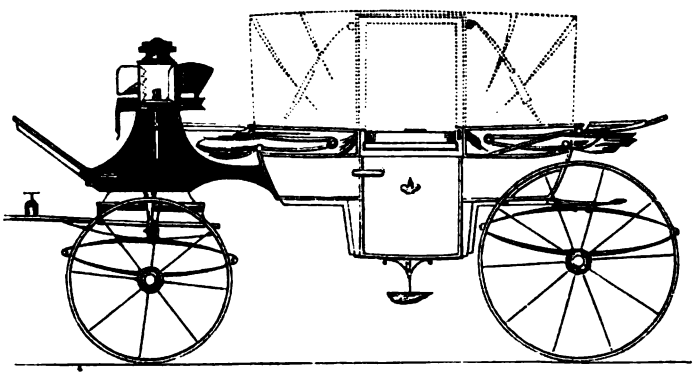


Chariot.

es z. B. anno 1650 schon einen Lohnkutscher, der dem Publikum Wagen und Pferde mietweise überließ. Dieser Mann, dessen Namen, Nicolas Sauvage, die Nachwelt in dankbarer Erinnerung bewahrt hat, soll seinen Stall mit dem Bilde des heiligen Fiacre's geschmückt haben. Seitdem werden alle Pariser Droschken Fiacres genannt.

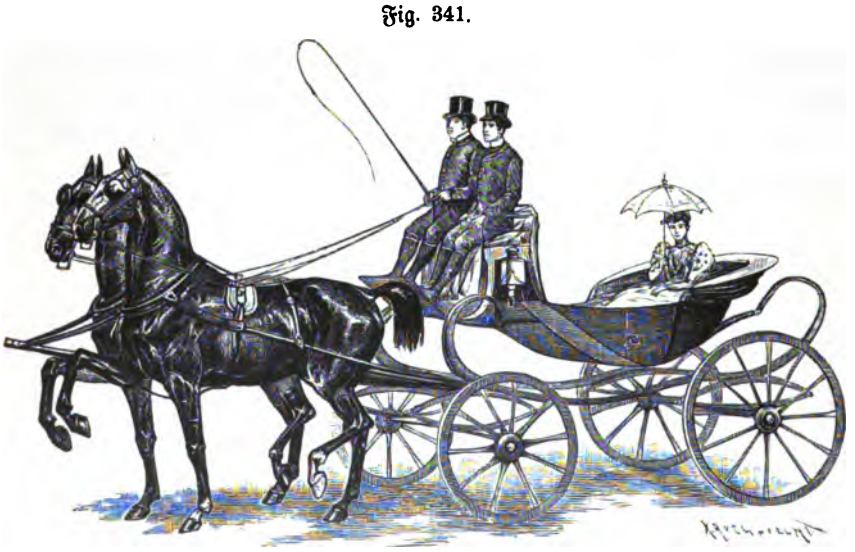
Ungefähr gleichzeitig mit Sauvage eröffnete ein alter Seeoffizier in London ein Lohnfuhrwerk. Seine Wagen wurden „Hackneys“ genannt. Das Geschäft

Fig. 340.



„Shelbourne“-Landauer. *

Fig. 341.



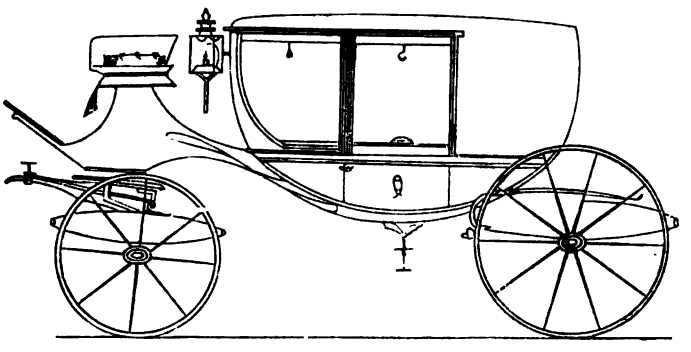
Barouche.

scheint vorzüglich gegangen zu sein, denn 1650 gab es schon 200 solcher „Hackneys“ und im Jahre 1694 war ihre Zahl auf 700 gestiegen.

* Landauer mit runden Linien werden nach ihrem Erfinder dem Earl of Sefton, Sefton-Landauer, die mit geraden Linien, nach dem Earl of Shelbourne, Shelbourne-Landauer genannt.

Eigentümlich für alle bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts gebaute Wagen war, daß der Kutscher nicht vorne auf einem Bock, sondern auf dem Sattelpferde saß, sowie daß die Vorderräder nicht unter dem Kasten durchliefen, was natürlich das Wenden in hohem Grade erschwerte. Diesen Mängeln wurde jedoch gegen

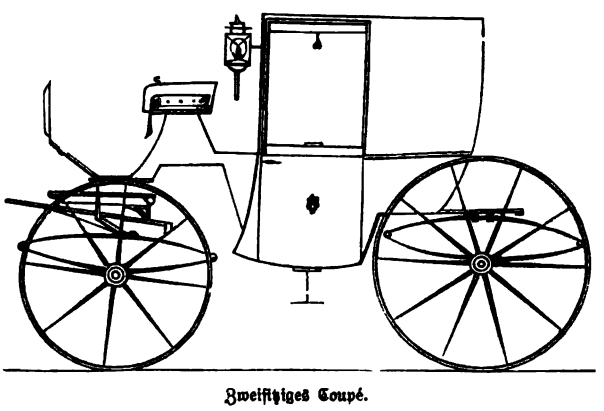
Fig. 342.



Kalesche.

Ende der Regierung Ludwig XVI abgeholfen, denn dieser prachtliebende Monarch bediente sich während seiner letzten Lebensjahre eines reichgeschmückten, zweisitzigen

Fig. 343.



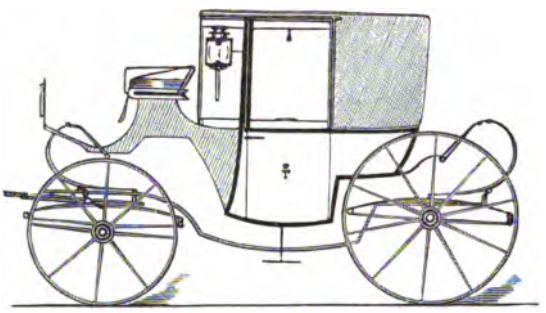
Zweisitziges Coupé.

gedeckten Wagens (Carrosse coupé) mit Glasfenstern, Kutschbock, wendbarem Untergestell und hölzernen Federn.

Etwas später wurden von Deutschland die sog. „Berlines“, welche auf S-Federn hingen, eingeführt. Aber sowohl diese, wie alle anderen aus jener Zeit herstammenden Wagen, zeichneten sich durch die höchst unbequeme Konstruktion aus,

daß der Kasten himmelhoch über dem Untergestell hing und man deshalb nur mit Beihilfe einer kleinen Leiter in das Innere des Wagens gelangen konnte. Der

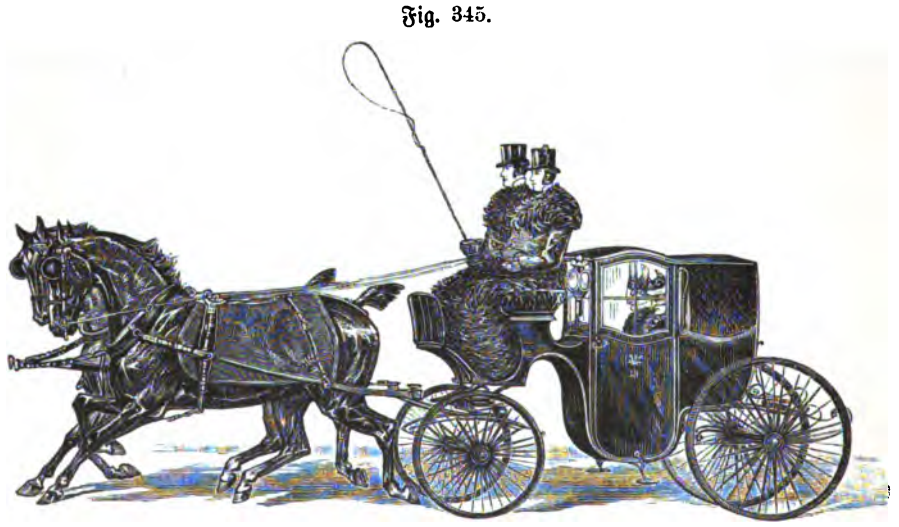
Fig. 344.



Viersitziges Coupé.

Kutscher saß so hoch, daß er in die erste Etage der Häuser hineinsehen konnte. Wäre er herabgefallen, hätte er den Hals gebrochen. Eine Folge dieser Wagen=

Fig. 345.

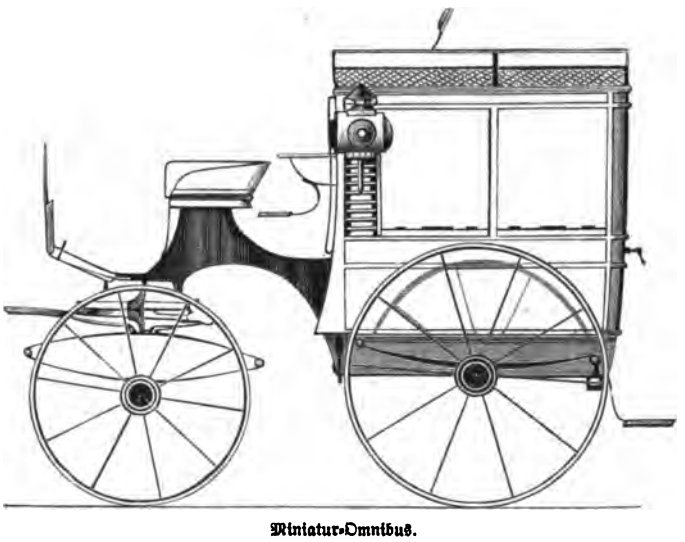


Coupé „Fin de siècle"

konstruktion war, daß man sich genötigt sah, die Einfahrten der Paläste bedeutend zu erweitern und zu erhöhen. Dank diesem Entgegenkommen der Hausbesitzer konnten auch die 1786 erfundenen und von der Mode mit Begeisterung aufgenommenen „Cabriolets", welche eine Höhe von 20 Fuß hatten, aus den Höfen heraus und wieder in dieselben zurückgefahren werden.

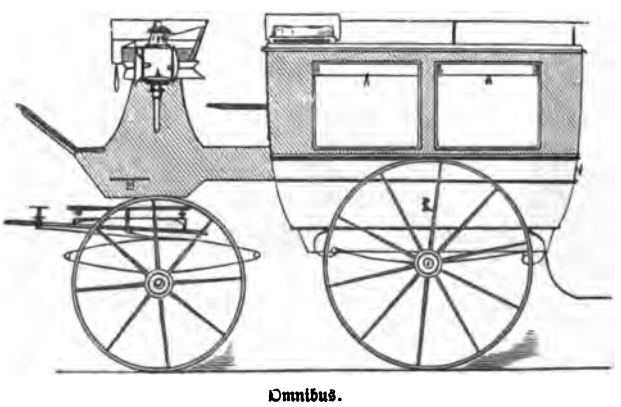
Daß der Geschmack für hohe Wagen sich sehr lange erhalten hat, zeigt unter anderem Fig. 335, welche einen Reisewagen zu Beginn des jetzigen Jahrhunderts vorstellt.

Fig. 346.



Miniatur-Omnibus.

Fig. 347.

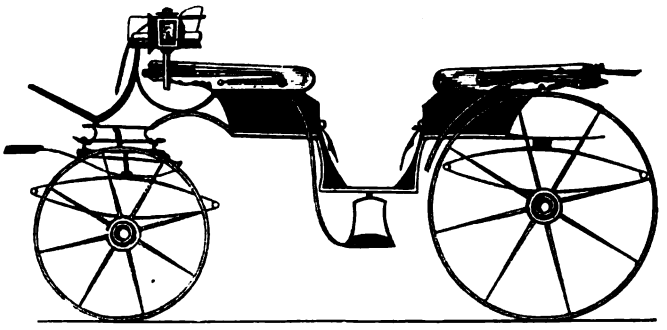


Omnibus.

Nach der Einführung der C-Federn (Fig. 336) in den ersten Jahren unseres Jahrhunderts macht sich jedoch eine Abnahme der schwindelnden Kastenhöhe bemerkbar, welche durch die Erfindung der horizontalen oder Druckfedern (Fig. 337) noch mehr reduzirt wurde. Indessen haben die C-Federn, Dank dem Umstande, daß sie dem Kasten eine äußerst bequeme, schaukelnde Bewegung verleihen, bis auf

den heutigen Tag ihren Platz an allen Galawagen (Fig. 338 u. 339) behauptet, ja, neuerer Zeit sind dieselben sogar wieder für gewöhnliche Familienwagen, wie Landauer, Barouschen, Viktorias und sogar Coupés in Gebrauch gekommen. Daß

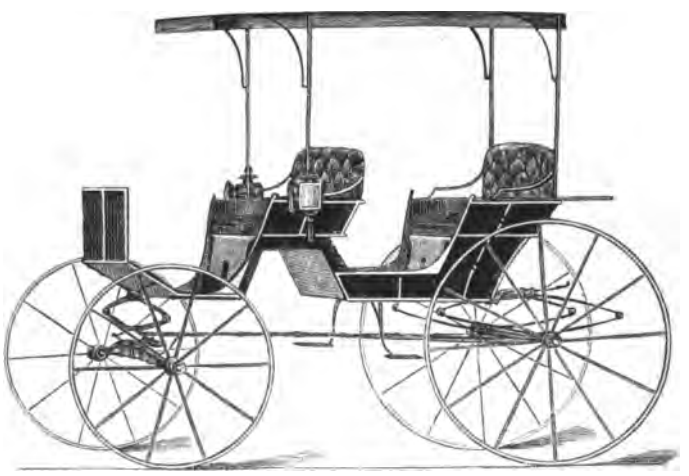
Fig. 348.



Vis-à-vis.

die Pferde keine Ursache haben sich hierüber zu freuen, lassen die nur auf ihre eigene Bequemlichkeit bedachten Equipagenbesitzer unberücksichtigt.

Fig. 349.



Amerikanischer Jagdwagen.

Ein hübscher Landauer (Fig. 340) ist unzweifelhaft für Damen der passendste Wagen zum Spazierenfahren. Man fordert deshalb auch von einem solchen, daß er in jeder Richtung elegant und korrekt gehalten sei. Ein guter Landauer soll leicht sein und auf so guten Federn ruhen, daß der Kasten, ohne

deshalb an ſeiner Solidität Einbuße zu leiden, nur durch einen Druck der Hand auf die Sitzkiſſen in eine ſchaukelnde Bewegung verſetzt werden kann. Der Kaſten, ſowie das Geſtell eines Landauers erhalten gewöhnlich eine ernſte, dunkle Farbe,

Fig. 350.

Viktoria-Phaëton.

z. B. olivengrün mit ſchwarzen Strichen. Als Garnirung iſt Maroquin in der Farbe des Kaſtens ſehr beliebt. Das Wappen oder das Monogramm wird in einfärbigem „Camée-Stil“ gemalt.

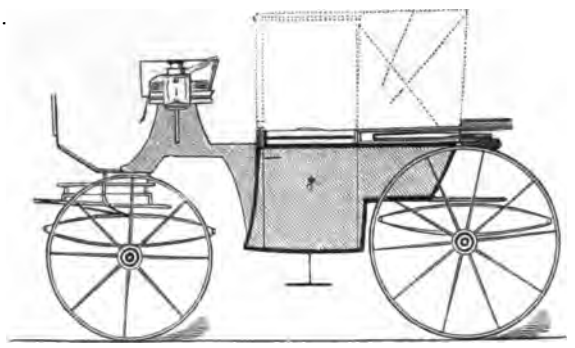
Fig. 351.

Viktoria-Cabriolet.

Der große Vorzug des Landauers iſt, daß er „ob ſchön ob Regen“ mit gleichem praktiſchen Nutzen verwendet werden kann. Man braucht nur beim erſten Regentropfen das Verdeck vorn und hinten aufzuſchlagen, und der offene Wagen iſt in einen gedeckten umgewandelt.

Die Barouche (Fig. 341) ist, nachdem sie nur bei schönem Wetter gebraucht werden kann, neuester Zeit immer mehr von dem Landauer verdrängt worden. Aber eben deshalb gilt sie als der eleganteste Wagen zum Spazierenfahren für vornehme und reiche Leute, die sich den Luxus verschiedener Wagen für ver-

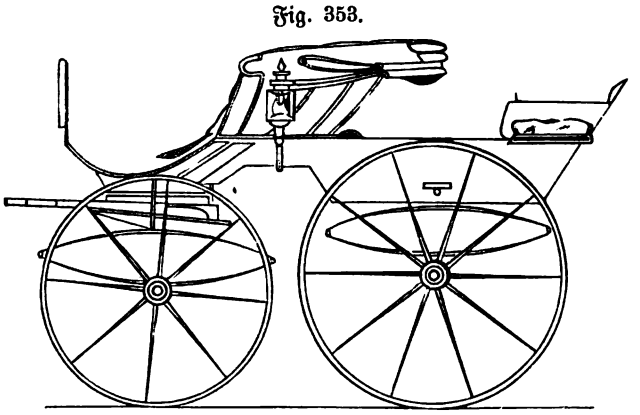
Fig. 352.



Landaulette.

schiedene Zwecke erlauben können. Die Lackirung ist dieselbe wie beim Landauer; dagegen wird zu der inneren Garnirung gerne Atlas genommen, der etwas lichter als der Kasten sein soll. Die elegantesten Barouschen ruhen auf C-Federn.

Fig. 353.

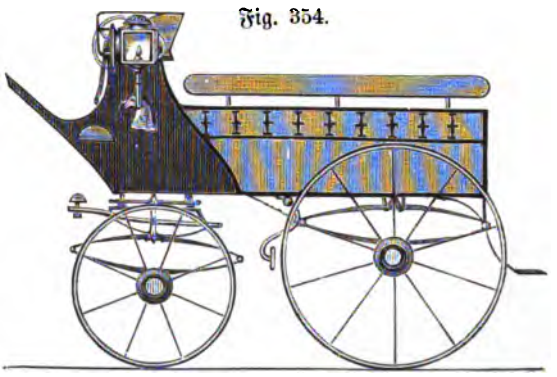


Kutschier-Phaëton.

Unter den nicht zur Kategorie Galawagen gehörenden gedeckten Fuhrwerken nimmt die Kalesche (Fig. 342) unbedingt den ersten Platz ein; darauf kommt das zwei- oder viersitzige Coupé (auch Brougham oder Broom genannt, Fig. 343 und 344), welch letzteres auch mitunter mit C-Federn ausgestattet wird, und in

letzter Reihe der für den Privatgebrauch bestimmte Miniaturomnibus oder die Omnibuswagonette (Fig. 346 und 347). Was das Coupé anbelangt, mache ich den Leser speziell auf die in Fig. 345 dargestellte, extra-moderne „Fin de siècle-

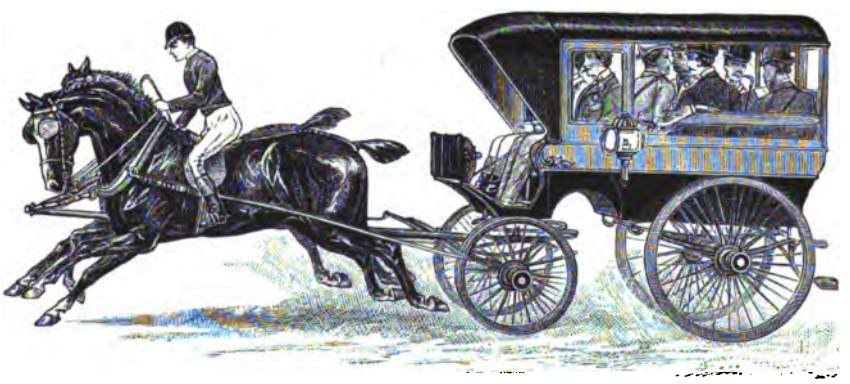
Fig. 354.



Char-à-banc.

Form" aufmerksam. Dieselbe gibt deutlich zu erkennen, daß wir auch auf dem Gebiete des Wagenbaues mit vollen Segeln der Rococo-Form zusteuern. Hoher

Fig. 355.

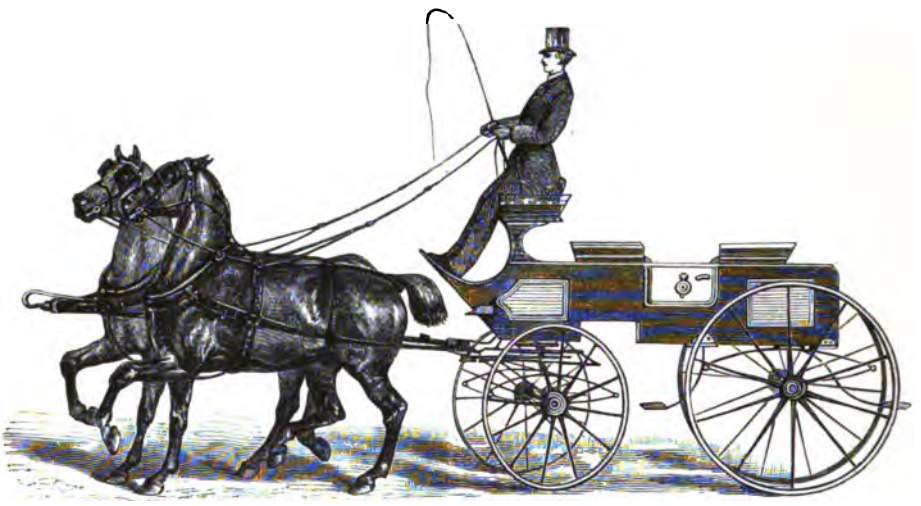


Gedeckter Char-à-banc.

Kasten, geschnörkelte Linien, wellige Thür- und Fenstereinfassungen — es fehlen nur noch die gepuderten Perücken, um dem zu unserem modernen Getriebe wenig passenden Bilde aus der Zopfzeit vollständige Naturtreue zu verleihen. Auf Originalität hat ein solcher Wagen zweifellos unbestrittenen Anspruch. Schön wird ihn aber nur der verdorbene Geschmack einer durch Effekthascherei auf bedenkliche Abwege geratenen Zeit finden können.

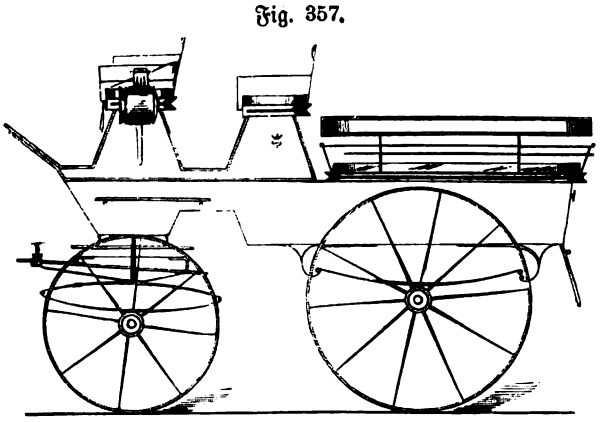
Die Omnisbuswagonette eignet sich ganz vortrefflich für den Gebrauch auf dem Lande, wo man ja oft einen größeren, gedeckten Wagen zum Abholen einer zahlreichen Familie oder mehrerer Gäste benötigt. Dieses besonders in England

Fig. 356.



Break.

Fig. 357.



Gesellschaftswagen.

und Frankreich sehr beliebte Fuhrwerk bietet Platz für 4 bis 6 Personen im Innern des Wagens, für 2 auf dem Kutschbock und 2 auf dem Dach, wobei noch genügender Raum für das Gepäck übrig bleibt. Verhältnismäßig leicht und elegant ist ein solcher Wagen außerdem.

Die Lackirung eines Miniatur-Omnibusses pflegt in lichten, fröhlichen Farben gehalten zu werden, z. B. grüner Kasten und rote Räder.

Ein anderer Wagen, der auf dem Lande und bei den Damen sehr beliebt geworden, ist der neumodische Vis-à-vis mit Doppeldach (Fig. 348).

Fig. 358.

Amerikanischer Damenphaëton zum Selbstkutschiren.

Dieser Wagen, der hauptsächlich für den Gebrauch auf dem Lande geeignet ist, bietet insofern Ersatz für den Landauer, als derselbe bei leichterer Konstruktion

Fig. 359.

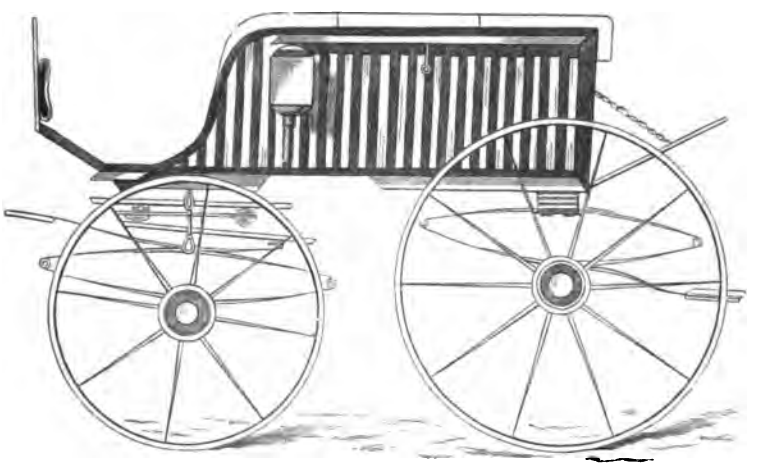
Ungarischer Korbwagen.

auch auf Gebirgswegen und bei schlechtem Wetter zu gebrauchen ist. Ein „Vis-à-vis“ wird vorzugsweise mit oliven- oder moosfarbenem Tuch oder Maroquin garnirt; die Lackirung erhält dieselbe Farbe, aber die Einfassung ist schwarz, mit zwei schmalen olivengrünen Streifen.

Ein recht praktiſcher Wagen fürs Land iſt auch der amerikaniſche Jagdwagen oder Phaëton, mit freiſtehendem, verſetzbarem Dach (Fig. 349).

Die halbgedeckten Wagen gehören beinahe alle zu der Klaſſe der Phaëtons. Fig. 350 zeigt einen Phaëton (auch Viktoria oder Américaine genannt) mit runden Linien. Der moderne Geſchmack der leider den zu Anfang unſeres Jahrhunderts gebräuchlich geweſenen hohen und geſchweiften Kaſten huldigt, hat in dem Victoria-Cabriolet (Fig. 351) treffenden Ausdruck gefunden. Zu der hier in Rede ſtehenden Wagen-Gattung zählt auch der amerikaniſche Damenphaëton zum Selbſtkutſchiren (Fig. 358).

Fig. 360.



Vierrädriger Dog-Cart.

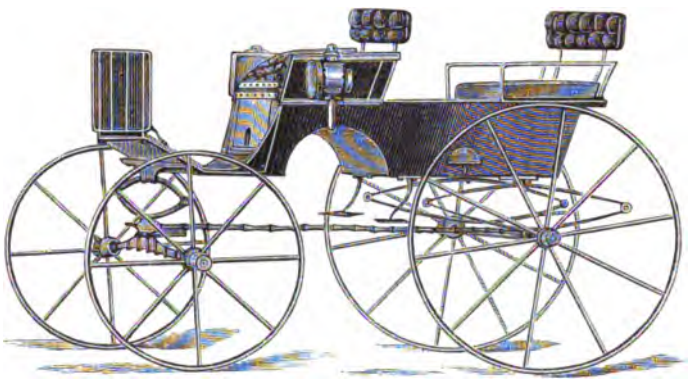
Ein neuartiges Mittelding zwiſchen dem Landauer, dem Coupé und der halbgedeckten Viktoria iſt das ein- oder zweiſitzige Landaulette (Fig. 352).

Unter den halbgedeckten Wagen iſt der ſog. Mail- oder Kutſchier-Phaëton- (Fig. 353) als ein ebenſo praktiſches, wie elegantes Fuhrwerk zu bezeichnen, das eigens für die Corſo- oder Spazierfahrten eines jungen Ehepaars erfunden zu ſein ſcheint. Leider ſind Wagen dieſer Gattung gegenwärtig nur ſelten zu ſehen. In Wien, wo man einen ſcharfen und geübten Blick für wahre Eleganz in der Zuſammenſtellung von Equipagen hat, bedient ſich jedoch der Hof ſehr häufig der Mailphaëtons zu den Korſofahrten im Prater. Die Lackirung dieſer Wagen iſt grün mit vergoldetem Beſchlag. Daß dieſelben den Vergleich mit den Hundekarren (Dog-carts) der Sportwelt dritten und vierten Ranges nicht zu ſcheuen brauchen, kann ich verſichern.

Höchst modern aber nicht schön, ist der neue „Milord“ der berühmten Pariser Wagenbau-Firma Bail jeunes frères (Fig. 362).

Die offenen Wagen sind teils vier- und teils zweirädrig.

Fig. 361.



Amerikanischer T-Cart.

Unter den vierrädrigen dürften die sog. Char-à-bancs (auch Breaks und Wagonettes genannt) die vorteilhaftesten sein. Elegant sind diese Wagen jedoch

Fig. 362.

Milord.

sehr selten. Ich habe es deshalb für notwendig erachtet dem Leser in Fig. 354 und 355 zwei Modelle vorzuführen, welche geeignet sind, ihm einen Begriff zu geben, wie ein Char-à-banc konstruirt sein muß, um den Ansprüchen auf praktische Brauchbarkeit und Eleganz zu entsprechen. Fig. 354 ist die Abbildung eines

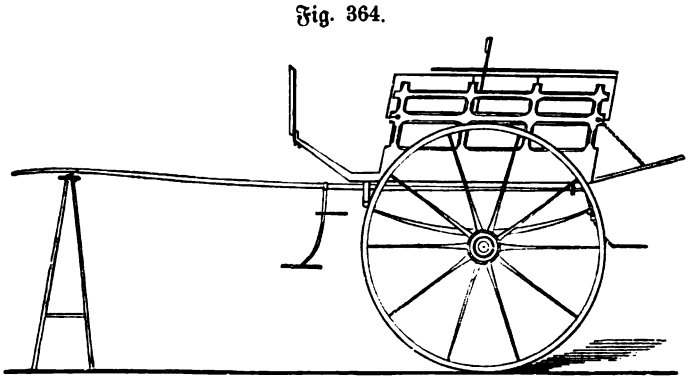
von der weltberühmten Pariser Firma, Henry Binder, 31 rue du Colisée, gebauten Char-à-banc. Binder nennt diesen Wagen „Break-Fourgon“ und hebt mit Recht dessen große, praktische Vorzüge hervor. Sehr brauchbar zum Einfahren junger Pferde, paßt der Break auch vortrefflich zu Fahrten über Land- und Jagdausflügen und kann derselbe außerdem durch Entfernung der Rückenlehnen im

Fig. 363.

Pony-Chaise.

Handumdrehen in einen praktischen Bagagewagen verwandelt werden. Nach Binders Angaben soll der Kasten eines solchen Wagens dunkel, das Gestell aber lichtrot oder gelb lackirt werden. Zu der Garnirung nimmt man drabfarbenes Tuch oder naturfarbenes Leder.

Fig. 364.



Einspänniger Dog-Cart.

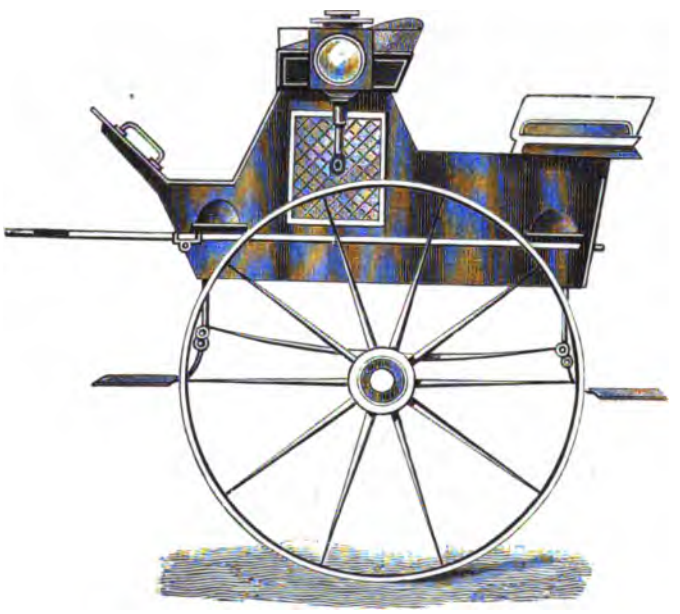
Der in Fig. 355 dargestellte Wagen ist ein gedeckter Char-à-banc aus der Werkstätte der bekannten amerikanischen Wagenbau-Firma Studebaker.

Ein anderer Wagen, der sich gleich gut zum Einfahren und Spazierenfahren eignet, ist in Fig. 356 abgebildet. Es ist das ein Break, der bei den französischen Dressurschulen eingeführten Gattung. Ich kaufte einen solchen in Paris für Rechnung der „Nordischen Fahrschule“ und kann bezeugen, daß derselbe, obgleich er

während 7 Jahre täglich mehrere Stunden auf teilweise sehr schlechten Wegen in Gebrauch gestanden, den höchsten Anforderungen entsprochen hat. Der Kasten dieses Wagens war schwarz uud das Gestell schwefelgelb. Die Garnirung bestand aus schwarzem Leder.

Mehr Gesellschafts- und Jagd- als Einfahrwagen ist der in Fig. 357 abgebildete Break; zu den angedeuteten Zwecken eignet er sich aber seiner Geräumig-

Fig. 365.



Einspäniger Jagdwagen.

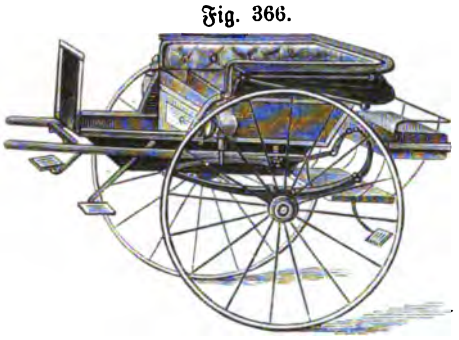
keit wegen ganz vorzüglich. Hierbei bleibt jedoch zu berücksichtigen, daß Wagen dieser Art meistens 4 Pferde erfordern werden.

In Österreich-Ungarn bedienen sich die für schnelles Fahren eingenommenen Pferdefreunde und Gutsbesitzer mit Vorliebe leichter und offener Phaëtons der in Fig. 359 abgebildeten Konstruktion. Der Kasten dieser Wagen besteht vielfach aus Korbgeflecht. Die Lackirung ist entweder dunkel mit lichtem Gestell oder durchgehend naturfarben. Zu dieser Wagengattung gehört auch der sogenannte ungarische „Sandläufer", nur gehen dessen Vorderräder nicht unter dem Kasten durch und kann ein Sandläufer also nicht am Fleck gewendet werden. Auf der endlosen Puszta hat dies freilich nichts zu bedeuten, fördernd für eine vielseitige Anwendbarkeit des Wagens ist es aber auch nicht.

Nahe verwandt mit den offenen Phaëtons, jedoch weit weniger elegant und vornehm, sind die vierrädrigen Dog-carts (wörtlich überſetzt „Hundekarren") (Fig. 360).

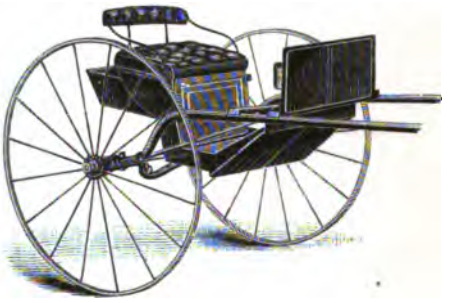
Unter den offenen vierrädrigen Wagen nimmt der moderne „T-Cart" (Fig. 361) unbedingt einen hervorragenden Platz ein. Die hier abgebildete Konſtruktion wurde von der berühmten Firma Cooling in Philadelphia auf den Markt gebracht.

Fig. 366.



Cabriolet.

Fig. 367.



Eureka Cart.

Fig. 368.

Schottiſcher Tipping-Cart.

Die Räder haben eine Höhe von 92,4 cm bis 1,12 m; der Kaſten mißt unten 72,9 und oben 75,4 cm in der Breite; der Sitz iſt 82,6 cm breit.

Die Lackirung des Kaſtens iſt ſchwarz mit zwei ſchmalen roten Streifen, das Geſtell dunkelgrün und ebenſo dekorirt. Zu der Garnirung wird dunkelgrünes Tuch genommen. Die Beſchläge beſtehen aus plattirtem Metall.

Schließlich wäre noch die niedrige, hauptſächlich für ſelbſtkutſchirende Damen und Kinder beſtimmte Ponychaiſe (Fig. 363) zu erwähnen.

Hiermit iſt natürlich die lange Liſte moderner vierrädriger Wagen bei weitem nicht erſchöpft, jedoch glaube ich, keine der gebräuchlichſten Konſtruktionen übergangen zu haben.

Die neuartigen zweirädrigen Wagen gehören beinahe alle zu der Gattung

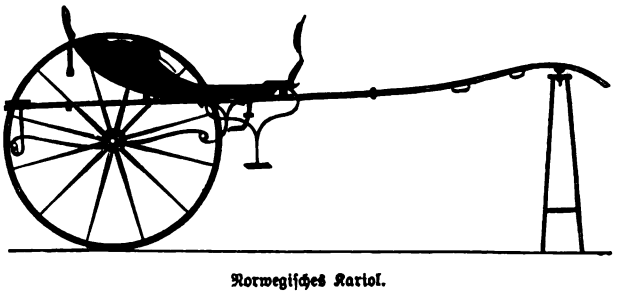
„Dog-Carts“. Fig. 365 zeigt eine neuartige, äußerst praktische Konstruktion, welche speziell in England große Verbreitung gefunden hat. Die Lackirung solcher Karren soll die Naturfarbe des Holzes imitiren. Die Garnirung besteht aus drabfarbenem Tuch oder naturfarbenem Leder.

Fig. 370.

Cabriolet.

Eine andere, auch als Jagdwagen zu gebrauchende Konstruktion ist in Fig. 366 abgebildet. Der Raum für die Hunde und Vorräte befindet sich hier

Fig. 371.



Norwegisches Kariol.

unter dem Kutscherſitz, wo durch ein verstellbares Gitter für den Einlaß von Luft und Licht gesorgt ist.

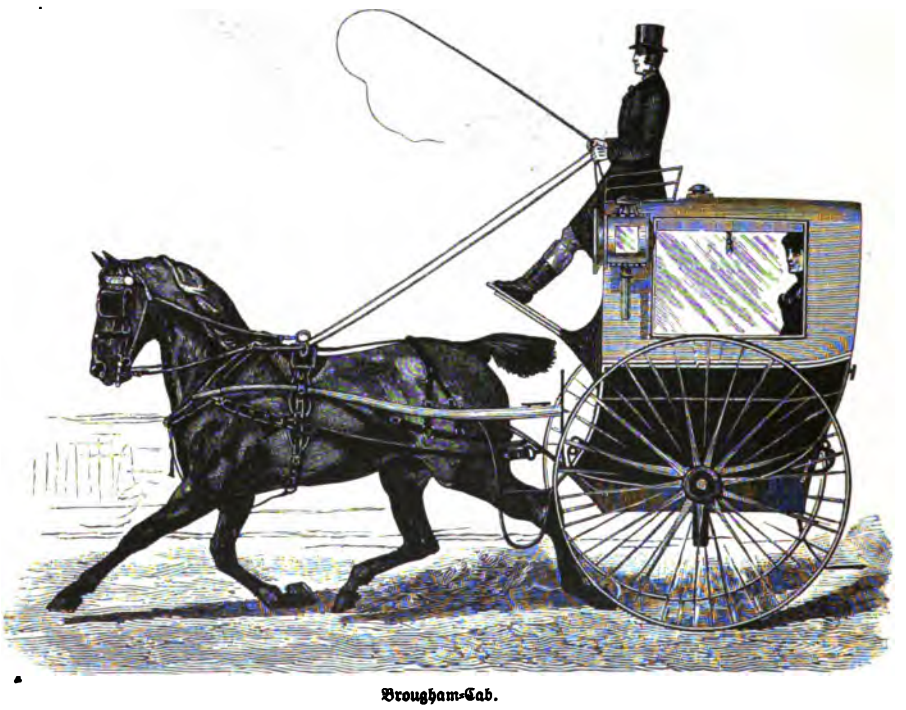
Sehr praktisch sind auch das neuartige Cabriolet (Fig. 367 und 370), der „Eureka Cart“ (Fig. 368) und der schottische „Tipping Cart“ (Fig. 369).

Die Konstruktion des norwegischen „Kariols“, welches in neuerer Zeit vielfach nach England exportirt wird, ist in Fig. 371 ersichtlich gemacht. Zu be-

ziehen sind diese Karren durch Carl Heffermehl, 28, Möllergaden, Christiania oder von Herrn Roknes in Vossevangen, Norwegen.

Ein Unikum auf dem Gebiete der Wagenfabrikation ist der von den Herren W. und F. Thorn in London (Great Portland-Street) konstruirte „Brougham-Cab“ (Fig. 372). Derselbe soll dem Publikum alle Vorteile eines eleganten Broughams ohne die durch die 4 Räder bedingten Nachteile bieten. Der vor etwa 30 Jahren erfundene „Hansom Cab“, mit welchem ähnliches angestrebt wurde,

Fig. 372.



Brougham-Cab.

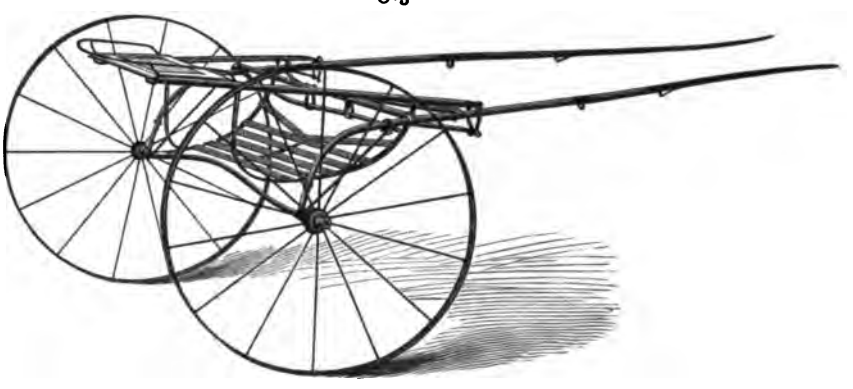
läßt bekanntlich in dieser Beziehung manches zu wünschen übrig. Die neuartige Konstruktion soll dagegen allen Anforderungen genügen.

Die Hauptvorzüge des „Brougham-Cabs“ sind: leichtes Gewicht — 330 Kilo — und vollkommene Abwesenheit jener stoßenden Bewegung, welche bisher bei zweirädrigem Fuhrwerk nicht vermieden werden konnte.

Der „Brougham-Cab“ hat nur zwei Seitenfedern. Die Thüre öffnet sich rückwärts in die Mitte des Kastens, und der eine Sitz, der einen rechten Winkel mit dem anderen bildet, geht seitwärts in die Höhe. Der Gefahr, daß die Thür,

dem Gewicht des Fahrenden nachgebend, aufgehen könnte, ist durch eine ebenso einfache wie wirksame Vorrichtung vorgebeugt. Ein starker eiserner Haken ist an der Thür angeschraubt und auf diesen senkt sich eine ebenso starke eiserne Öse nieder,

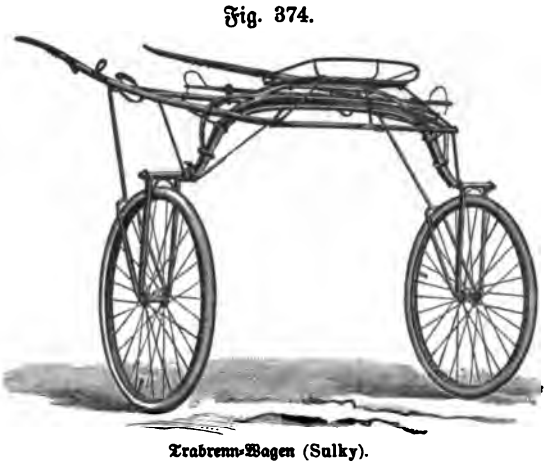
Fig. 373.



Amerikanischer Road Cart.

wenn der Sitz heruntergelassen wird. So lange sich nun der Fahrende nicht von dem Sitz erhebt, kann die Thür nicht geöffnet werden. Der Preis eines solchen

Fig. 374.



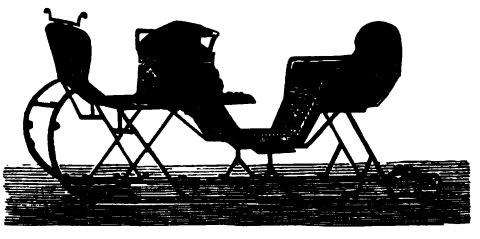
Trabrenn-Wagen (Sulky).

Wagens ist je nach der Ausstattung 75 bis 125 Guineen. Derselbe erfordert ein Pferd von 165 bis 170 cm.

Schließlich sei dem Leser auch noch der vorzugsweise zum Einfahren der Traber verwendete amerikanische „Road Cart“ (Fig. 373) sowie ein moderner Trabrenn-Wagen (Sulky) Fig. 374 im Bilde vorgeführt.

Was die Schlitten betrifft, lassen dieselben eigentümlicherweise, sowohl in Bezug auf Schönheit als auf Zweckmäßigkeit der Bauart, gerade in dem europäischen Norden viel zu wünschen übrig. In dieser Hinsicht haben wir manches von den Amerikanern zu lernen. Der Hauptfehler unserer Schlitten ist, daß dieselben zu niedrig sind. Diese Konstruktion ist nämlich insofern von ernsten Übel-

Fig. 375.



Bart-Schlitten.

ständen begleitet, als sie dem Fahrer die Übersicht erschwert und die im Schlitten sitzenden Personen einem mehr oder weniger unangenehmen Schneeballbombardement aussetzt. Es wäre deshalb zu wünschen, daß unsere Wagenbauer, dem Beispiele

Fig. 376.

Amerikanischer Schlitten.

der Amerikaner folgend, ihren Schlitten ein höheres Gestell geben wollten. Diese Reform würde das mit dem Schlittensport verknüpfte Vergnügen bedeutend erhöhen, und dürfte außerdem bei genügender Breite des Geleises zu gar keinem Bedenken Anlaß geben (Fig. 376).

Sehr hübsch und praktisch ist der amerikanische „Gentleman-Schlitten" (Fig. 377). Wie aus der Abbildung hervorgeht, sitzen die Fahrenden in diesem Schlitten mit

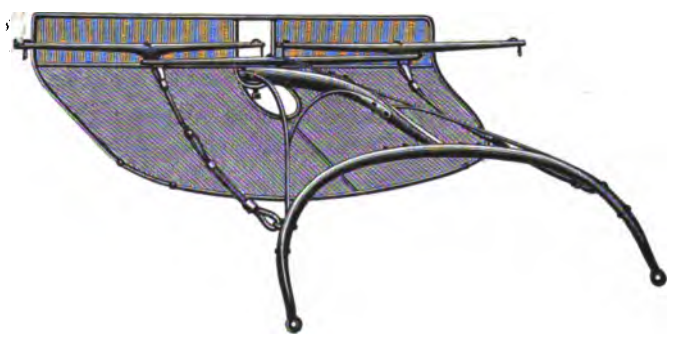
den Rücken gegeneinander, was den Vorteil bietet, daß zwei Damen an der Schlittenpartie teilnehmen können, ohne jeden Augenblick befürchten zu müssen, einen in Eis oder hartem Schnee geformten Abdruck der Pferdesohle ins Gesicht

Fig. 377.

Gentleman-Schlitten.

geschleudert zu bekommen, eine Unannehmlichkeit, welcher übrigens auch durch den neuerfundenen amerikanischen Deichselschirm (Fig. 378) vorgebeugt werden kann.

Fig. 378.



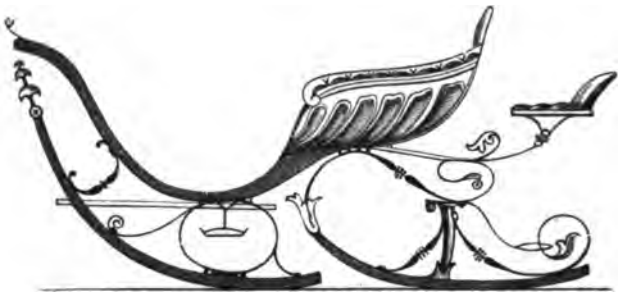
Amerikanischer Deichselschirm.

Außerdem sind die rückwärts sitzenden Personen gegen den während des Fahrens entstehenden scharfen Zug geschützt.

Die Lackirung des Gentleman-Schlitten ist dunkelgrün mit olivengrünen oder roten Streifen. Die Garnirung besteht aus dunkelgrünem Tuch.

Der Vollständigkeit wegen habe ich dieser kleinen Gallerie moderner Wagen und Schlitten auch noch die Abbildung eines eleganten Rennschlittens beigefügt. (Fig. 379).

Fig. 379.



Eleganter Rennschlitten.

Wichtiger als die Kenntnis der äußeren Form unserer gebräuchlichsten Fuhrwerke, ist indessen ein Einblick in die für deren Fabrikation geltenden Grundsätze. Wir werden uns deshalb etwas bei dem

Wagenbau

aufhalten müssen. — Möge es nicht abschreckend auf den Leser einwirken, wenn ich diesen Abschnitt mit der auf wiederholte Besuche in den ersten Wagenfabriken der Welt (z. B. Binders in Paris, Peters' in London und Lohners in Wien) und auf einigermaßen gewissenhaftes Studium der betreffenden Fachlitteratur (siehe „Driving" by H. Gr. The Duke of Beaufort, „The World on Wheels", Reynardson „Down the Road", Ramée „Histoire de Chars, Carrosses, Omnibus et Voitures de tous genres", Beckmann „Handbuch für Wagenfabrikanten", Heinze „Pferd und Fahrer", Rausch „Theoretisch praktisches Handbuch für Wagenfabrikanten" 2c. 2c.) basirten Erklärung beginne, daß gute Wagen niemals billig sein können. Ich beeile mich jedoch, der größeren Sicherheit wegen als Nachsatz zu dieser Erklärung hinzuzufügen, daß gute und teuere Wagen auf die Dauer doch die billigsten sind, denn ein solcher hält länger und kostet während der Zeit weit weniger an Reparaturen, als zwei die aus einer mittelmäßigen Werkstätte hervorgegangen sind. Der Grund, weshalb renommirte Wagenfabrikanten unmöglich billige Dutzendware erzeugen können, ist, daß sie stets große Vorräte von trockenen, teilweise sehr kostbaren Holzarten auf Lager halten müssen, sowie auch, daß jedes kleine Detail der vielseitigen Erzeugung in ihren Werkstätten wirklichen Künstlern anvertraut ist. Es ist also nicht nur das Rohmaterial, das sich bei ihnen durch vorzügliche Güte auszeichnet, sondern es gehören auch ihre Zeichner, Stellmacher, Tischler, Schmiede, Schlosser,

Sattler, Gürtler und Lackirer zu den besten Meistern in ihren resp. Fächern. Das alles kostet aber Geld, sehr viel Geld, und soll hernach dem Fabrikanten etwas für seine Mühe, sein Risiko und seinen Zinsenverlust verbleiben, so erhalten wir eine sehr respektable Schlußsumme, welche jedoch, Dank dem Umstande, daß das Erzeugnis die größtmögliche Vollendung erreicht hat, die auf gute und elegante Wagen reflektirenden Kunden nicht abschreckt. Um nur mit einem einzigen Beispiel zu beleuchten, was es sagen will, bei der Wagenfabrik ausschließlich Arbeiter der allerersten Rangklassen anzuwenden, weise ich auf die Thatsache hin, daß der reiche Engländer für das Malen seines Wappens auf den Wagenschlag bis zu 10 Guineen = 240 Mark bezahlt. In einem Lande, wo die Kunden ohne Murren solche Preise für ein einziges kleines Detail des Equipagen-Luxus zahlen, braucht der Fabrikant natürlich bei der Erzeugung nicht zu knickern.

Ein Wagen kann nur durch Zusammenwirken vieler verschiedener Professionen fertig gestellt werden. Es genügt aber nicht, daß dieselben zusammen arbeiten, sondern sie sollen auch sämtlich von einer gemeinschaftlichen, leitenden Idee beseelt sein, denn wie verschiedenartig die einzelnen Bestandteile des Wagens auch sein mögen, müssen sie doch mit der peinlichsten Genauigkeit zusammengefügt werden. Die erste und wichtigste Voraussetzung zu einem solchen Ineinandergreifen der Erzeugnisse verschiedener Gewerbe ist aber eine in hohem Grade intelligente, sachverständige und energische, oberste Leitung.

Der Wagenbauer arbeitet mit sehr kostbarem Rohmaterial. Dies gilt nicht am wenigstem vom Holz. So sind z. B. die gebräuchlichsten Holzarten, wie Eiche, Buche, Esche, Pappel, Mahagony und Hickory sämtlich sehr teuer und werden es noch mehr durch die lange Zeit, die sie am Lager gehalten werden müssen, bevor sie genügend ausgetrocknet sind. Um diesen Prozeß zu beschleunigen, setzt man in neuerer Zeit das zum Wagenbau bestimmte Holz der Einwirkung von Wasserdämpfen aus, worauf es in einem zugfreien Schuppen, möglichst aufrecht stehend, getrocknet wird. Derartig gedämpftes Holz ist leichter, fester und zäher, als das auf natürlichem Wege getrocknete.*

Die Bearbeitung dieser zähen, eisenharten Holzarten ist natürlich nur mit Werkzeugen vorzüglichster Qualität möglich. Ohne solches Werkzeug würde es auch der geschickteste Arbeiter nicht zu stande bringen, die einzelnen Teile so zusammenzufügen, daß sie das Aussehen und die Stärke eines einzigen Stückes erhalten. Man fordert nämlich mit Recht, daß die Verbindung zwischen den verschiedenen

* Im Zusammenhang hiermit sei auch erwähnt, daß Radspeichen aus Akazienholz, wie ich bei einem ungarischen Gestütsbesitzer gesehen, eine schöne unverwüstliche Naturfarbe annehmen, wenn man sie längere Zeit hindurch an der Decke eines Schafstalles aufhängt.

Holzteilen sowohl fürs Auge als für das Gefühl unbemerkbar sein und sich das Ganze so ausnehmen soll, als ob es zusammengewachsen wäre. Keine noch so starke Erschütterung darf eine Lockerung dieser Verbindung hervorrufen. Sollte der Wagen z. B. umwerfen, so kann es freilich nicht vermieden werden, daß die Lackirung Schaden erleidet, aber der eigentliche Wagenkörper darf hierdurch ebenso wenig beschädigt werden, wie eine Panzerplatte, welcher mit Kleingewehrfeuer zugesetzt wurde. Jeder noch so unbedeutende Bestandteil des Wagens muß deshalb so gearbeitet werden, als ob mit Sicherheit zu erwarten wäre, daß dem Fuhrwerk die entsetzlichsten Katastrophen bevorständen. Kann der Fabrikant eine solche Arbeit nicht leisten, so verdient er nicht Wagenbauer genannt zu werden.

Ein in jeder Hinsicht gelungener Wagen ist also ein sehr kostbarer Gegenstand. Es muß deshalb im Interesse der geschickten und gewissenhaften Fabrikanten bedauert werden, daß nur wenige nicht zur Zunft gehörigen Personen imstande sind, die Qualität der Arbeit an einem fertigen Wagen zu beurteilen. Ich halte es aus diesem Grunde nicht für überflüssig, die Aufmerksamkeit des Lesers auf einige Eigenschaften zu lenken, welche einen guten Wagen unter allen Verhältnissen auszeichnen sollen.

Zu diesem Zwecke beginne ich mit den Rädern. Die Umdrehung derselben soll, wenigstens bei Wagen, die auf Feldwegen gebraucht werden, ohne merkbare Abweichung von der Linie vor sich gehen, auf welcher sich die Radreifen befinden, während der Wagen stille steht. Es ist also bei allen Wagen, die nicht ausschließlich für den Gebrauch in der Stadt oder auf gut chaussirten Wegen bestimmt sind, ein bedenklicher Fehler, wenn die Hinterräder eine breitere Spur als die Vorderräder beschreiben. Weiter dürfen sich die Räder während der Bewegung weder einwärts noch auswärts neigen und außerdem ist es ein absolutes Erfordernis, daß dieselben sowohl bei schneller als langsamer Fahrt lautlos über ebenen und möglichst geräuschlos über unebenen Boden dahinrollen. Die Felgenkränze der besten Räder bestehen nur aus zwei Stücken. Die so konstruirten Räder sind an Haltbarkeit und leichtem, schönen Aussehen den anderen, aus 6 bis 7 Felgen bestehenden Radkränzen vorzuziehen. Nur bei Reparaturen des Rades sind sie nicht wieder zu gebrauchen. Zu den Speichen verwendet man junges Eichen- und Eschenholz, oder noch besser amerikanisches Hickory. Die Felgen werden meistens aus Buchenholz angefertigt. Die Stärke der Räder und Radeisen hat sich natürlich nach der Beschaffenheit des Wagens und der Wege, auf welchen derselbe gebraucht werden soll, zu richten. Für elegante Stadtwagen werden in neuerer Zeit auch Gummireifen angewendet. Die Gummibande wird in die Rinne gezogen, welche der Reif mit seinen nach oben stehenden Kanten bildet und ist es nicht zu leugnen,

daß dies wesentlich zu dem geräuschlosen Gang beiträgt, der bei modernen Fuhrwerken mit Recht so hoch geschätzt wird.

Die amerikanischen Wagenräder werden nicht nur nach europäischer Art, sondern hauptsächlich nach dem System des „Sarven Patent“ (Fig. 380) erzeugt, und sind diese Erzeugnisse an Güte, Haltbarkeit und Ausführung bei unglaublichster Leistung von keinem Fabrikat der Welt nur annähernd zu erreichen. Die

Fig. 380.

Sarven Patent-Rad.

Haufen dieser Räder werden aus amerikanischem Ulmenholze, die Speichen und der Radkranz wieder aus dem schon erwähnten unverwüstlichen Hickoryholze erzeugt, welches nicht nur an und für sich alle Holzgattungen zum Wagenbau an Güte und Haltbarkeit übertrifft, sondern auch noch gegen Fäulnis imprägnirt wird.

Das amerikanische Rad ist im vollsten Sinne des Wortes rund, zumal der ganze Radkranz bloß aus zwei Teilen hergestellt ist. Diese Rundung wird jedoch nicht herausgeschnitten, wie es bei dem europäischen Rade der Fall ist, sondern die ganze Stärke des Rades ist im Halbkreis gebogen; dadurch ist das Abspringen einzelner Teile vom Radkranze absolut unmöglich. Bei europäischen Rädern, wo der Radkranz aus sechs und acht Teilen zusammengesetzt ist, kommt dies häufig vor und muß wegen einer Felge oder wegen einer Speiche oftmals der ganze Wagen hergerichtet werden.

Die Speichen dieser Räder (Sarven Patent) sind mittelst Maschinen so gleich-

mäßig gearbeitet und so sinnreich konstruirt, daß eine Speiche auf der anderen sitzt, eine die andere wölbförmig stützt und alle zusammen mit zwei eisernen Nabenreifen so zusammengenietet sind, daß ein Lockerwerden und Abfallen derselben zur Unmöglichkeit wird; dadurch erspart man die fortwährenden Auslagen für die Nacharbeiten an den Wagenrädern.

Haufen, Speichen und Radkranz bilden förmlich ein Ganzes; kein Teil kann locker werden; kein Lack kann abspringen, so daß eher der ganze Wagen zu Grunde gehen kann, als daß diese Räder nachgeben würden.

Das vollkommenste für alle Wagen sind dieselben Räder mit amerikanischen Stahlreifen beschlagen, da dieselben dem schlechtesten Pflaster Widerstand leisten. Bei einem Tramwayschienennetz, wie es in New-York und fast in allen amerikanischen Städten vorhanden ist, wo fast in einer jeden Straße kreuz und quer die Tramway ihre Schienen (sogar um einige Millimeter höher noch, als das Pflaster) eingesetzt hat, würde ein europäisches Rad gar nicht verwendbar sein.

Die Hauptsache eines Wagens ist und bleibt ein gutes, rundes und festes Rad und alle diese Eigenschaften besitzt einzig und allein das echt amerikanische Wagenrad.

Wer sich solcher Räder bedient, wird folgende Vorzüge an denselben bemerkt haben:

1) Durch die unendliche Haltbarkeit wird das Rad, trotz des etwas höheren Preises, zum billigsten Rad der Welt.
2) Ein Wagen mit amerikanischen Rädern geht viel ruhiger, leichter und schützt dadurch nicht nur die Achsen und Federn, sondern auch den ganzen Wagen.
3) Erspart man thatsächlich die alljährlichen kostspieligen Reparaturen an den Rädern und am Wagen selbst, da man oftmals wegen eines Rades, einer Speiche oder bloß wegen Abspringens eines Stückes von der Felge den ganzen Wagen renoviren muß.
4) Diese Vorzüge bringen es mit sich, daß die Räder gut um die Hälfte schwächer gebaut sein können, zierlich und elegant im Ansehen sind, sich sehr leicht fahren und bei größerem Gebrauche und Belastung förmlich unverwüstlich bleiben.

Man hüte sich indessen vor wertlosen Fabrikaten, die unter dem Namen „Sarven Patent-Räder" von angeblichen Agenten der New Haven Wheel Company auf den europäischen Markt gebracht werden. Wie mir von verschiedenen Seiten mitgeteilt worden, erscheint Vorsicht beim Bezug der amerikanischen Räder dringend geboten.

Was den *Kasten* betrifft, soll derselbe so genau abgewogen sein, daß es nur einer minimalen Kraft bedarf, um ihn in eine schwingende Bewegung zu versetzen.

Wie heftig aber die Erschütterung auch sein möge, darf der Kasten sich nie auf die Seite neigen, und sobald die Erschütterung aufhört, soll derselbe sofort wieder unbeweglich dahängen. Von größter Wichtigkeit ist natürlich auch, daß alle Bestandteile des Wagens auf das solideste mit einander verbunden sind, denn nur wenn dies der Fall ist, wird beim Fahren über unebenes Pflaster, bei Stößen und Wendungen, jenes rasselnde, quietschende Geräusch vermieden, das in allen ordinären Wagen die Nerven des Fahrenden auf eine so unangenehme Probe setzt. Ein guter Wagen rollt so lautlos wie ein Velocipeb über das Pflaster. Daraus folgt auch, daß die Fenster bei einem guten Wagen nie — also auch nicht bei schnellem Fahren — ein an starke Trommelwirbel erinnerndes Geräusch verursachen dürfen. Und sind die Fenster hinaufgezogen, soll der Fahrende nicht den geringsten Zug verspüren.

Die innere Garnirung eines guten Wagen zeichnet sich sowohl was die Polsterung als die Abheftung des Stoffes betrifft, durch die größte Solidität aus. Dieselbe Sorgfalt ist der Lackirung gewidmet worden. In England z. B. gilt kein Wagen als gut lackirt, wenn derselbe nicht 24 Farben- und Firnisaufträge erhalten hat. Ein solcher Wagen behält aber auch sein neues Aussehen wenigstens viermal länger als ein anderer, der aus Ersparnisrücksichten nur oberflächlich lackirt werden konnte.

Da es für jeden Equipagenbesitzer von größter Wichtigkeit ist, ein sachverständiges Urteil über Wagen abgeben zu können, halte ich es nicht für überflüssig, vorstehender Anleitung noch folgende, in der angesehenen englischen Zeitschrift „The Field“ veröffentlichte Ratschläge eines erfahrenen Fachmannes hinzuzufügen:

„Der Laie sorge vor allem dafür, daß der Wagen auf eine vollkommen ebene Fläche gestellt werde. Bei der darauf folgenden minutiösen Besichtigung ist zuerst zu prüfen, ob die Achsen, sowie auch die Räder vollkommen parallel zu einander stehen, d. h. es muß nachgemessen werden, ob die Entfernung vom Endpunkte der vorderen Achse zum Endpunkte der hinteren auf beiden Seiten gleich groß ist. Nachdem den Achsen diese Stellung gegeben worden ist, gilt es, sich auch durch genaue Messungen die Überzeugung zu verschaffen, daß die Deichsel beim Mittelpunkt des Vorderwagens einen rechten Winkel mit den Achsen bildet und die Vorder- und Hinterräder parallel zu einander laufen und einander auf beiden Seiten genau auf dieselbe Art folgen. Die Form der Räder ist ebenfalls einer sorgfältigen Besichtigung zu unterziehen. Zu diesem Zweck empfiehlt es sich, irgend einen Gegenstand knapp vor dem Radring auf den Boden zu legen und das Rad sodann umzudrehen. Ist die Form des Rades akkurat, so wird auch das Holz in Bezug auf Qualität nichts zu wünschen übrig lassen.

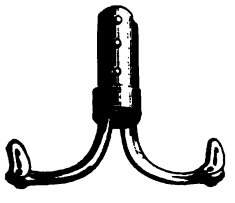
Von dem Vordergestell verlangen wir, daß es sich leicht wenden lasse, ohne daß sich hierbei eine noch so geringe hüpfende Bewegung bei der Deichsel bemerkbar

mache. Dies ist der schwache Punkt jedes schlecht gebauten Wagens und manches junge Pferd ist nur durch die bedrohlich schwankende Bewegung der Deichsel stützig gemacht worden.

Die Deichsel soll vollkommen gerade sein, genau in die Deichselösen passen und nur soviel Elastizität besitzen, daß sie, ohne Eindruck von der Bewegung des Wagens zu nehmen, ein wenig nachgibt, wenn die Stangenpferde den Wagen zurückhalten.

Jeder Wagen sollte mit voller Belastung besichtigt werden. Es wird sich dann zeigen, ob sich die Einwirkung der Last nicht beim Schließen der Thüren oder beim Gebrauch der Hemmvorrichtung auf eine störende Art bemerkbar macht. Bei dieser Gelegenheit wird man auch beobachten, ob die Federn gleichmäßig von der Last beeinflußt werden. Da aber die Abnützung auch bei den besten Federn ungleich sein kann, wird man gut thun, sich die Haltbarkeit der Federn vom Wagenfabrikanten garantiren zu lassen.

Fig. 381.



Sicherheits-Deichselbeschlag.

Was schließlich die Lackirung des Wagens betrifft, so soll dieselbe blank und fleckenlos wie ein Spiegel sein. Wenn dies der Fall ist, wird sie jahrelang schön bleiben. Leider ist eine so sorgfältige Lackirung nur in den Wagenfabriken allerersten Ranges zu erreichen."

Sehr zu empfehlen ist der neuartige englische Sicherheits-Deichselbeschlag (Fig. 381). Dieser gewährt gestürzten Pferden größtmögliche Freiheit beim Aufstehen, verhindert, daß die Pferde durch Deichselschwingungen belästigt werden, ist als ein gutes Schutzmittel gegen Schulterdruck zu betrachten, läßt den Anzug von der Mitte des Kummets ausgehen und erleichtert sowohl das Wenden wie das Pariren.

Die Wagenlaternen sind an den meisten Wagen viel zu klein, weshalb sie auch gewöhnlich gerade in dem Augenblick, wo man sie am besten benötigt, unbrauchbar werden. Dies hat in der Regel seinen Grund darin, daß die Luft in dem kleinen Raume schnell so erhitzt und verdorben wird, daß das Licht erlöschen muß. Sehr wichtig ist natürlich auch, daß die Spiralfedern, welche die Kerze in demselben Maße wie sie herunterbrennt, in die Höhe pressen, von guter Qualität sind, denn sonst kann es dem Kutscher leicht passiren, daß seine Laterne plötzlich den Dienst versagt.

Es braucht wohl kaum hervorgehoben zu werden, daß jeder Wagen, der nicht ausschließlich für den Stadtgebrauch bestimmt ist, mit einem Hemmzeug versehen sein soll. Die meisten jetzt angewendeten Hemmzeuge werden vom Bock aus dirigirt. Am gebräuchlichsten sind die sog. Patentspindeln, bei denen die Mutter eine lange Röhre bildet, was den Vorteil mit sich bringt, daß die Schraube nicht durch den

Schmutz leidet und das Ganze ein eleganteres Aussehen erhält. Die gegossene Hülse, in welcher diese Röhre liegt, kann nämlich auf eine sehr gefällige Weise an den Kasten befestigt werden. Der Handgriff besteht besonders auf schwereren Wagen nicht selten aus einem Rad. Bei sehr leichtem Fuhrwerk wendet man oft eine Hebelvorrichtung zum Hemmen an. An der Seite des Kastens befindet sich eine Führung mit gezahnten Einschnitten, in welchen der lange Hebel läuft. Am unteren Ende desselben, welches in einem Punkt feststeht, ist die Zugstange, die nach dem Hebel der Schleifstange geht, befestigt. Zieht man nun den Hebel, der oben mit Handgriff versehen ist, zurück, so zieht er den Schleifklotz an das Rad und schnappt in eine Zahnvertiefung ein. Die Schleifbacken sind entweder eiserne, geschmiedete, oder auch bestehen sie einfach aus weichem Holz. Neuerdings wendet man zu feinen Wagen auch Schleifklötze aus Hartgummi an, welche vom Erfinder, Julius Max Heine & Co., Berlin, Seydelstraße 9 I, bezogen werden können und wirkliche praktische Vorteile bieten. Man vermeidet mit denselben das ohrenzerreißende Gequietsch, welches durch die Reibung der eisernen Schleifklötze gegen die Radreifen entsteht, letztere werden weit mehr geschont und die Wirkung der Hemmvorrichtung gestaltet sich viel intensiver, als mit den eisernen Klötzen erreicht werden kann.

Beim Abwärtsfahren brauchen sich z. B. die Gummiklötze nur ganz leicht an die Radreifen zu legen, um den Pferden die nötige Erleichterung beim Aufhalten zu gewähren, und will man bei längerem Aufwärtsfahren dem Tiere eine momentane Erholung gönnen, so bedarf es ebenfalls nur einer ganz geringen Anwendung der Hemmvorrichtung, um das Rückwärtsrollen des Wagens unmöglich zu machen. Wird aber mit größerem Nachdruck gehemmt, so nimmt die Wirkung eine so intensive Form an, daß sie sogar ein paar durchgehende Pferde zum Stillestehen bringen könnte.

Ob sich die von L. Kathe & Sohn in Halle a. S. erfundenen Schleifklötze aus Papierstoff bewährt haben, ist mir nicht bekannt. Zu wünschen wäre es aber, daß dieses oder ähnliches Material mit Nutzen zur Anfertigung von Schleifklötzen verwendet werden könnte, denn die Gummiklötze sind leider etwas zu teuer, um allgemeine Verbreitung zu finden.

Welcher Art das Hemmzeug aber auch sein möge, ist dem Kutscher stets anzuraten, sich einen genauen Einblick in die Wirkung desselben zu verschaffen, damit er sich keine Mißgriffe zu Schulden kommen lasse, wenn es gilt, diese nützliche Vorrichtung unter verschiedenartigen Umständen zur Anwendung zu bringen.

Ohne Hemmzeug wird nur derjenige fahren, dem es gleichgültig ist, ob die Knochen und Sehnen des Pferdes oder totes Eisen und Holz der Abnützung ausgesetzt werden.

Die englische Wagenbaukunst, die stets einen sehr hohen Standpunkt einge-

nommen, ist nach immer in rüstigem Fortschritt begriffen. Die neueste Erscheinung auf diesem Gebiete ist ein von der wohlbekannten Firma Slatter & Co. in Long-acre konstruirter Brougham, der nicht nur mit elektischem Lichte versehen ist, sondern es auch seinen Insassen ermöglicht, die vorhandene elektrische Kraft zur Übermittlung von Befehlen an den Kutscher zu benützen. Das Licht ist an der Decke des Wagens angebracht und vermag ca. 30 Stunden zu brennen, kann aber jeden Augenblick durch einen leisen Druck auf einen Knopf ausgelöscht, bezw. wieder angezündet werden. Will der Fahrende sich mit dem Kutscher in Verbindung setzen, so drückt er je nach Wunsch auf einen der an der vorderen Seite des Wagens angebrachten und mit den Aufschriften „Halt", „Vorwärts", „Rechts", „Links" u. s. w. versehenen Knöpfen — hierdurch setzt er eine elektrische Klingel in Bewegung, welche die Aufmerksamkeit des Kutschers auf einen ähnlichen Apparat lenkt, den derselbe an dem Fußbrette vor sich hat. Man wird zugeben müssen, daß dem Komfort der „Oberen Zehntausend" durch diese Einrichtungen in sinnreichster Weise Rechnung getragen worden ist.

Im nächsten Zusammenhang mit diesen einleitenden Betrachtungen steht

Die Theorie des richtigen Gebrauchs der Zugkraft.

Das mechanische Gesetz, nach welchem eine gegebene Kraft, genau in der Richtung der mit ihr angestrebten Bewegung benützt, größere Wirkung hervorbringt, als wenn sie in einem Winkel gebrochen wird, stimmt so vollständig mit unserer täglichen Erfahrung überein, daß dasselbe kaum einer besonderen Erläuterung bedarf. Ebenso einleuchtend ist, daß, wenn eine Kraft in aufwärtssteigender Richtung auf einen freistehenden Gegenstand einwirkt, dieser in die Höhe gehoben, wohingegen er gegen den Boden gepreßt wird, wenn dieselbe Kraft nach abwärts wirkt. Diese einfachen Thatsachen genügen aber vollständig zur Erklärung des für die ganze Zugkrafttheorie entscheidenden Satzes, daß die vortreibende, rollende Kraft der Räder desto größer sein muß, je weiter die Zugkraft von den eben erwähnten Direktionslinien verlegt wird — oder mit anderen Worten: die Zugstränge müssen, vorausgesetzt, daß die Fahrbahn vollkommen eben ist, so horizontal wie möglich liegen.

Das ist es auch, was die meisten Autoritäten, die sich über die hierhergehörenden Fragen geäußert haben, mit allem Nachdruck hervorheben. Ich erlaube mir, speziell auf Major Dwyer, „On Draught and Harness", „The Handy Horse Book", Philipson „On Harness", Herzog von Beaufort „Driving" und mehrere andere Fachschriften hinzuweisen.

Wenn aber die Zugſtränge behufs Erzielung einer ſolchen horizontalen Lage an dem unterſten Teil des Kummets angebracht werden, ſo verliert die obere Hälfte desſelben jede Berührung mit dem Schulterblatt des Pferdes und wird nach vorwärts gezerrt. Um dieſem Übelſtande vorzubeugen, pflegt man bisweilen den oberen Teil des Kummets mittelſt eines Riemens an der Schnalle der Zugſtränge zu befeſtigen. Hierdurch wird aber nichts anderes erreicht, als daß die vorderen Enden der Zugſtränge eine Art Zange bilden, deren Spitzen ober den beiden beweglichen Endpunkten des Schulterblattes zu liegen kommen und die Bewegungen desſelben bald in der einen, bald in der anderen Richtung erſchweren.

Fig. 382.

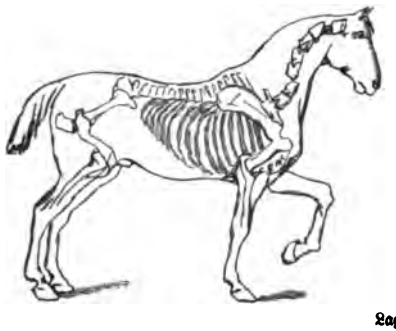
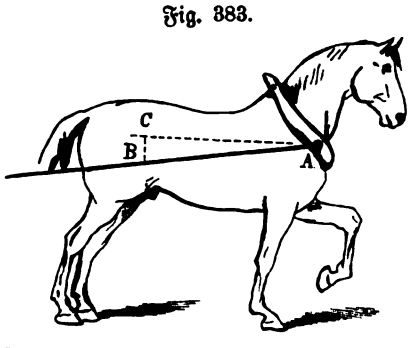


Fig. 383.



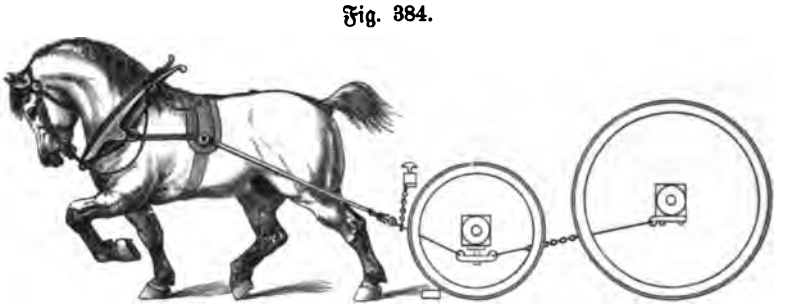
Lage der Zugſtränge.

Es ergibt ſich hieraus für uns der praktiſche Schlußſatz, daß die Zugſtränge ſo nahe als irgend thunlich an dem unbeweglichen Teil des Schulterblattes, d. h. deſſen Mittelpunkt angebracht werden müſſen (Fig. 382 u. 383). Dies iſt ungefähr $2^1/_2$ cm höher, als bei den meiſten Geſchirren der Fall iſt.

Wir haben uns indeſſen bei unſeren Erwägungen bezüglich des richtigen Punktes für die Befeſtigung der Zugſtränge wohl vor Augen zu halten, daß die Fortbewegung der Laſt unausbleiblich zu einer mehr oder weniger bedeutenden Bodenreibung führt. Wäre nicht dieſe Reibung, ſo könnten die Stränge ſtets vollkommen horizontal angebracht werden, denn dann könnte ja das Pferd ſeine ganze Kraft darauf verwenden, die Laſt vorwärts zu ziehen. Nun ruft aber, wie bereits erwähnt, jede Unebenheit der Fahrbahn eine nicht unbedeutende Bodenreibung hervor, und ſoll der hierdurch verurſachte Widerſtand überwunden werden können, ſo muß die Laſt über das Hindernis gehoben werden, oder mit anderen Worten: ein Teil der Pferdekraft zieht und ein anderer hebt die Laſt über die Hinderniſſe, welche ſich dem Fuhrwerke entgegenſtellen. Dies wird dadurch ermöglicht, daß man der Zuglinie eine entſprechende Stellung gibt. In Fig. 383 iſt z. B. A der Aus-

gangspunkt der Zugkraft und A B die Zuglinie, wohingegen die punktirten Linien die in wagrechter und ſenkrechter Richtung wirkende Kraft darſtellen. Aus dieſer Abbildung geht hervor, daß je größer oder geringer die Steigung der Zuglinie ſich geſtaltet, deſto größer oder geringer wird auch die ſenkrecht wirkende Kraft C B. Es iſt ſomit offenbar, daß eine höchſt geringe Steigung allen Anforderungen auf ebenen, harten Wegen genügt, dieſe Steigung der Zuglinie aber in demſelben Maße zunehmen muß, als ſich die Beſchaffenheit der Wege verſchlechtert. Immer und unter allen Verhältniſſen muß jedoch die Zugkraft vom Mittelpunkt des Schulterblatts ausgehen.

Fig. 384.

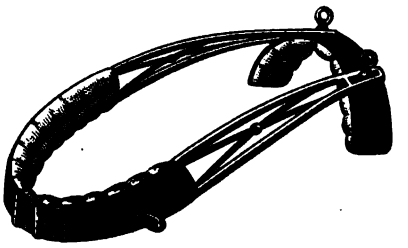


Brigg's Zugvorrichtung für ſchweres Fuhrwerk.

Die Notwendigkeit bei der Zugarbeit auch auf die hebende Kraft des Pferdes Rückſicht zu nehmen, veranlaßte einen Engländer, Mr. Brigg, eine Zugvorrichtung zu erſinnen, die in dieſer Hinſicht allen Anforderungen entſprechen ſoll. In der Beſchreibung, die Mr. Brigg über ſeine Erfindung veröffentlicht hat, hebt er hervor, daß ein vor ein vierräderiges Vehikel geſpanntes Pferd, deſſen Zugſtränge nahezu wagrecht von der Schulter bis zur Sprengwage laufen, beim Ziehen ausſchließlich auf ſein Gewicht angewieſen ſei. Unter ſolchen Verhältniſſen geſtalte ſich die Arbeit auf glatten und unebenen Straßen zu einer ſo mühſamen, daß das Tier nicht imſtande ſei, ſeine ganze Kraft aufzubieten. Erfahrene Fuhrleute wären daher ſtets bemüht, beim Fahren zweiräderiger Karren auf ſteigender Fläche das Gewicht ſo viel als möglich auf den Rücken des Pferdes zu verlegen. Dies verleihe nicht nur dem Tiere größere Sicherheit beim Fußen und erhöhte Zugkraft, ſondern vermindere auch den Widerſtand der Räder, indem das Gewicht von letzteren fort nach dem Rücken verlegt werde. Der alſo erzielte Vorteil wäre ſomit ein doppelter. Mit der bisherigen Anſpannmethode laſſe ſich aber dieſe Erleichterung beim einſpännigen vierräderigen Fuhrwerk nicht erreichen. Mr. Brigg habe ſich deshalb gedrängt gefühlt, mit vorſtehend abgebildeter Vorrichtung (Fig. 384) vor die Öffentlichkeit zu treten.

Der Zweck dieser Vorrichtung sei, einen Teil des fortzuschaffenden Gewichts automatisch von den Rädern weg auf den Rücken des Pferdes zu verlegen, was durch den jedem angestrebten Zugeffekt angepaßten Tragsattel auch vollkommen erreicht werde. Dank demselben erfolge das Fußen des Pferdes mit, durch das vermehrte Gewicht bewirktem, erhöhtem Nachdruck, was wiederum zur Folge habe, daß die in der Bodenreibung wurzelnde Widerstandsfähigkeit, resp. Sicherheit des Trittes, sowie auch die Zugkraft beträchtlich zunähmen, wie denn auch jene Kraft, anstatt in den Schultern konzentirt zu sein, nun auf den Rücken und den Schultern verteilt erscheine. Die Zugstränge direkt von den Schultern zu einem niedrigeren Punkt an dem Fuhrwerke zu leiten, lasse sich schon aus dem Grunde nicht empfehlen, weil dadurch das Kummet aus seiner richtigen Lage gebracht würde und die von den Schultern ausgehende Kraftanstrengung das Tier leicht auf die Kniee bringen könnte.

Fig. 385.



Rückenkummet.

So weit der Erfinder. Daß der von ihm konstruirten Vorrichtung eine praktische Idee zu Grunde liegt, kann nicht bezweifelt werden. Und da nun sowohl der Oberststallmeister des Prinzen von Wales, Lord Arthur Somerset, als auch die bekannte Londoner Fuhrwerks-Firma Carter, Paterson & Co. der Erfindung des Mr. Brigg das günstigste Zeugnis ausgestellt haben, sei dieselbe hiermit auch der Beachtung der geneigten Leser empfohlen.

Der Gedanke, die Last beim Ziehen möglichst nach dem Rücken des Pferdes zu verlegen, tritt uns auch bei dem sogenannten „Rückenkummet“ entgegen, welches die Berliner Wagenachsen-Fabrik Eggebrecht & Schumann auf der ersten Allgemeinen Deutschen Pferde-Ausstellung zu Berlin ausgestellt hatte. Diese Neuheit im Kummetgespann wurde von ihrem Erfinder folgendermaßen beschrieben:

„Die Nachteile der gebräuchlichen Zugmittel, die Sielen und das Kummet, bestehen bei ersteren darin, daß die daran angehängte Last das Pferd zusammenpreßt, die Atmung erschwert. Die Siele erfordert eine Kraftäußerung des Pferdes, sich zunächst dieses Zusammenpressens zu erwehren, ehe dieselbe an die angehängte Last herantreten kann. Diese unnütze Kraftäußerung bleibt beim Kummet erspart. Da dieses ein starrer Körper ist, so kann das Pferd mittelst desselben die angehängte Last angreifen, ohne von dieser beengt zu werden. Es wirft das Pferd beim Gehen durch die Schaufeln das Kummet und mit ihm die angehängte Last wechselseitig vorwärts. Durch die untere, hebende Bewegung kommt nun das Kummet

in eine Lage, welche einen Druck auf dem Halſe ausüben muß. Dieſem Druck und den mit den Bewegungen des Pferdes zuſammenhängenden Reibungen vermag derſelbe kaum zu widerſtehen. Es werden daher die vielen Druckſchäden auf dem Halſe erzeugt. Freilich kommen auch ſolche infolge ſchlecht ſitzender Kummete an anderen Stellen vor. Der Hals iſt als Auflage für das Kummet ungeeignet, er bietet keinen feſten Widerſtand. Ferner hindert die ſtarre Auflage des Kummets

Fig. 386.

Komplette Anſpannung mit Rückenkummet.

von der Bruſt bis zum Halſe das Pferd in ſeiner Schulterfreiheit. Das Schultergelenk muß frei ſein, die Schulter darf nur indirekt wirken. Dieſen Nachteilen zu begegnen, iſt durch die Konſtruktion des Rückenkummets gelungen.

Das Rückenkummet (Fig. 385) geht von der Bruſt aus nach dem Rücken des Pferdes, woſelbſt es an dem Sattel oder dem Kammdeckel beweglich befeſtigt iſt. Es hat demnach ſeine Auflage unmittelbar über dem Schwerpunkt des Pferdekörpers. Da nun jede Laſt um ſo geringer wirkt, je näher der Unterſtützungspunkt dem Schwerpunkt des beſchwerten Körpers liegt, ſo wird ſchon durch den Umſtand eine weſentliche Krafterſparnis gegenüber dem gebräuchlichen Kummet eintreten. Das Rückenkummet iſt verſtellbar uud daher leicht zu verpaſſen. Bei

richtiger Anwendung können Druckschäden nicht eintreten; auch das Abreiben der Mähne unterbleibt. Da das Rückenkummet in sich beweglich ist, so gibt es jeder Bewegung des Pferdes nach, und dieses kann frei und unbehindert seine volle Kraft gegen die angehängte Last zur Geltung bringen."

Zum besseren Verständnis lasse ich die Abbildung eines mit Rückenkummet bespannten Pferdes folgen (Fig. 386). Ob das Rückenkummet sich auch in der Praxis bewähren würde, muß ich, da ich dasselbe nicht erprobt habe, dahingestellt sein lassen. Die Idee, die diese Erfindung ins Leben gerufen, ist jedenfalls gut; nur kommt mir die ganze Vorrichtung etwas wackelig vor und würde ich auch befürchten, daß dieselbe zu große Ansprüche an die Haltbarkeit der Kammdeckelteile stellt.

Was die Anbringung der Zugkraft am Geschirr betrifft, sind manche Fachmänner der Ansicht, daß das Pferd mit Brust- oder Sielengeschirr besser als mit dem Kummet zieht. Diese Auffassung dürfte jedoch auf einem Irrtum beruhen. Das Sielengeschirr ist allerdings leichter und paßt auch jedem Pferde, während das Kummet extra angepaßt werden muß; diese Vorzüge werden aber vollständig dadurch aufgehoben, daß die Zugkraft am Sielengeschirr einen unrichtigen Ausgangspunkt erhält und dasselbe hindernd auf die Bewegungen des Schulterblattes einwirkt. Beim Kummet verhält sich das anders. Dieses ermöglicht es, die Zugkraft auf den richtigen Punkt, d. h. weit höher hinauf zu verlegen, als mit dem Sielengeschirr erreichbar ist. Wie lästig das Brustgeschirr für die Pferde sein muß, geht schon daraus hervor, daß der Brustriemen — wie wir denselben auch schnallen mögen — sobald sich der Brustkorb beim Atmen erweitert, teils an Muskeln, welche infolge ihrer natürlichen Beschaffenheit nicht geeignet sind anhaltenden Druck zu ertragen, teils an Knorpeln, denen der Druck auch nicht gut thut, angedrückt wird. Diese Übelstände gestalten sich noch bedenklicher, falls die Stränge an einer Sprengwage befestigt sein sollten. Die bewegliche Wage folgt nämlich den Bewegungen des Schulterblattes, wodurch der Brustriemen in seiner Lage erhalten bleibt; sind dagegen die Stränge an einer Sprengwage angebracht, so wird die Seite des Schulterblattes, welche während der Bewegung vorgeschoben wurde, gegen den von dem entgegengesetzten Strang festgehaltenen Brustriemen angepreßt, und ist dann die Last außerdem schwer, so kann die empfindliche Haut den hierdurch hervorgerufenen bedeutenden Druck nicht ohne Schaden zu nehmen ertragen. Wer durchaus mit Sielengeschirr fahren will, sehe deshalb vor allem zu, daß er hierbei einen möglichst leichten, mit loser Tritteln versehenen Wagen benütze. Außerdem darf aber der Brustriemen nicht so hoch geschnallt werden, daß er einen Druck auf die Luftröhre des Pferdes ausüben kann, und auch nicht so tief, daß die Bewegungen des Oberarmes durch ihn behindert werden. Die Abbildung eines sehr

praktiſchen Sielengeſchirrs, das an jedem zweiſpännigen Geſchirr angebracht werden kan, findet der Leſer in Fig. 387.

Die ſehr überſchätzte Schwierigkeit, genau paſſende Kummete zu bekommen, hat zu mancherlei Erfindungen Veranlaſſung gegeben, mit welchen angeſtrebt worden iſt, ein Kummet zu konſtruiren, das enger und weiter, größer und kleiner gemacht werden kann. Einen hervorragenden Platz unter dieſen nimmt Martens' verſtellbares Patentkummet (Fig. 388) ein.

Dieſes Kummet, welches definitiv bei der deutſchen, ſchweizeriſchen, ſerbiſchen

Fig. 387.

Sielengeſchirr.

Fig. 388.

Martens' Stellkummet.

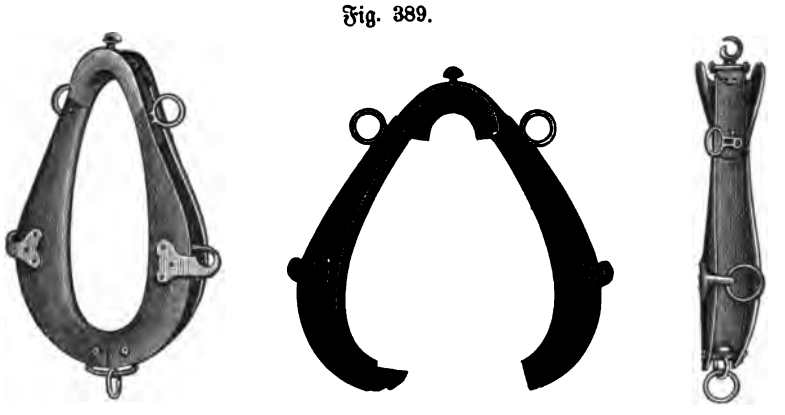
nnd türkiſchen Artillerie eingeführt iſt, beſteht aus Panzer und Polſterung, erſterer aus drei Teile, Kopf und zwei Seitenſtücken, welche mittelſt eines ſinnreichen Mechanismus zuſammengehalten und in jeder Lage feſtgeſtellt werden können. Nach dem übereinſtimmenden Urteil der Fachwelt erſcheint das Problem, ein jedem Pferde anzupaſſendes Kummet herzuſtellen, durch die Erfindung des Marten'ſchen Kummets endgültig gelöſt, zumal der Fabrikant ſolche ſowohl zu den eleganteſten Luxusgeſchirren als auch zu den ſchwerſten Arbeitsgeſchirren liefert. Zu beziehen ſind dieſelben von der Patent-Stellkummet-Fabrik F. Martens & Co., Stralſund, Triebſeerſtraße 14.

Pferden von ungefähr derſelben Größe leicht anzupaſſen, ſind auch die neuartigen elaſtiſchen Stahl-Kummete der „Elastic Horse Collar Company“ in Birmingham. Dieſe Kummete (Fig. 389) ſind aus dünnen, elaſtiſchen Stahlplatten angefertigt. Sie geben daher beim Anzug etwas nach und haben außerdem den Vorzug, der Schulter des Pferdes ſtets eine glatte, kühle Fläche darzubieten.

Wenn auch nicht verſtellbar, ſo doch für Pferde verſchiedener Kopfform zu

gebrauchen, ſind auch die franzöſiſchen Halbkummete (Fig. 390, 391 und 392). Gegen dieſelben ſpricht jedoch der Umſtand, daß ſie ſich nicht ſo gut wie gewöhnliche Kummete an die Schulter des Pferdes anlegen und auch nie ſo ruhig liegen, wie zur Erzielung der höchſtmöglichen Zugkraft notwendig iſt.*

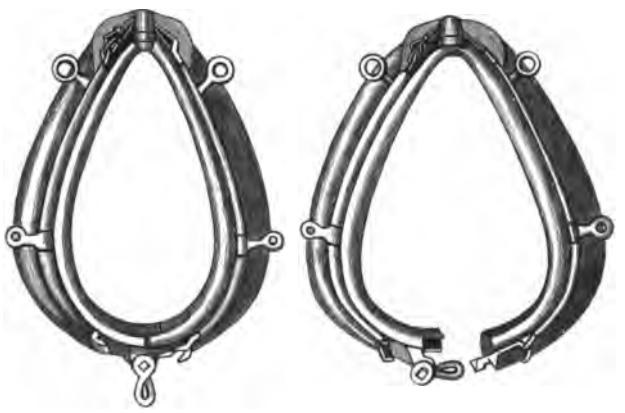
Fig. 389.



Geſchloſſen. Offen. Seitenanſicht.

Engliſches elaſtiſches Stahlkummet.

Fig. 390. Fig. 391.



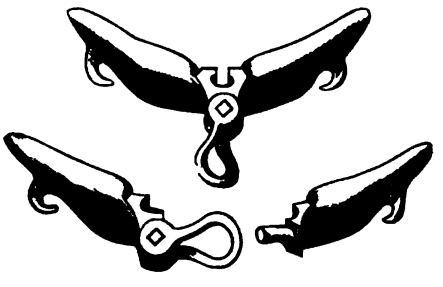
Franzöſiſches Halbkummet.

Das geſchloſſene engliſche Kummet iſt ſomit dieſen Halbkummeten entſchieden vorzuziehen. Daraus folgt aber durchaus nicht, daß mit der bloßen An-

* Das vor Kurzem in England erfundene „Alpha Air Horse Collar“ — ein mit Luft gefülltes Kummet — ſoll ſich den Formen des Pferdes vortrefflich anſchmiegen und dabei außerordentlich leicht ſein. Ein endgültiges Urteil iſt demſelben aber von der Erfahrung noch nicht geſprochen worden.

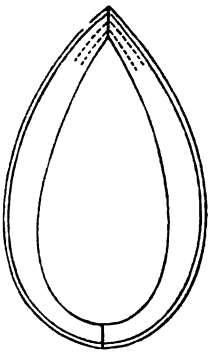
schaffung eines solchen Kummets allen Anforderungen Genüge geleistet sei. Dies wird nur dann der Fall sein, wenn hierbei mit großer Sorgfalt und Sachkenntnis vorgegangen wurde. Wir werden uns deshalb etwas näher mit der Frage be-

Fig. 392.



Verschlußteile des französischen Halbkummets.

Fig. 393.



Fehlerhaft gebautes Kummet.

schäftigen müssen, worin eigentlich die Eigenschaften eines in jeder Hinsicht entsprechenden Kummets bestehen.

Der größte Fehler, den sich nicht zu den Meistern ihres Faches gehörende

Fig. 394.

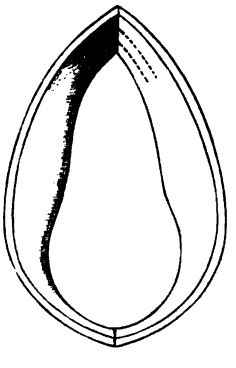
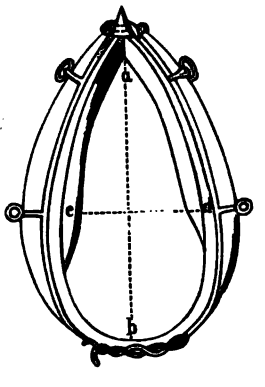


Fig. 395.



Richtig gebautes Kummet.

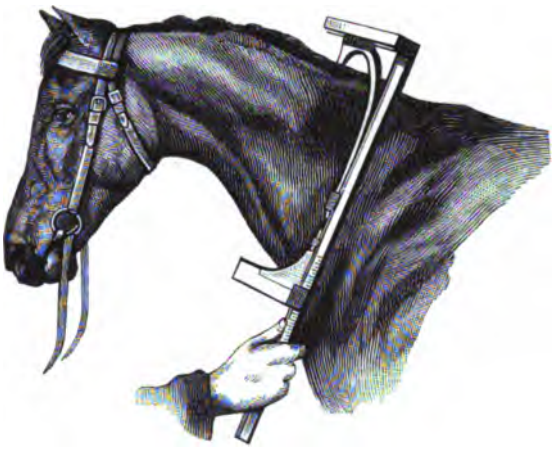
Sattler bei der Anfertigung von Kummeten zu Schulden kommen lassen, ist, daß sie in erster Reihe darauf ausgehen, dem Kummet eine gefällige ovale Form (Fig. 393) zu geben, anstatt die Umrisse des Pferdehalses und des Schulterblattes zu berücksichtigen. Dies hat zur Folge, daß das Kummet an seinem unteren Ende

viel zu eng wird. Um genau zu passen, muß das Kummet auf der inneren Seite eine Erhöhung überall, wo die Schulter eine Vertiefung aufweist und eine Vertiefung überall, wo die Schulter hervorsteht, erhalten haben (Fig. 394). Nur so kann das Pferd gegen Druckschäden geschützt und in stand gesetzt werden, die Zugarbeit mit größtmöglicher Leichtigkeit und Bequemlichkeit zu verrichten. Die bei der Bestellung des Kummets erforderlichen Maße sind durch die punktirten Linien in Fig. 395 ersichtlich gemacht. Steht kein altes passendes Kummet zur Ver-

Fig. 396.

Schulterpartie des Pferdes.

Fig. 397.



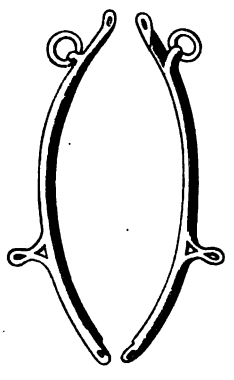
Vorrichtung zum Maßnehmen.

fügung, so muß ein drittes Maß um den Hals des Pferdes an dem Punkt genommen werden, wo der obere Teil des Kummets aufliegt. Der größeren Deutlichkeit wegen folgt hier eine Abbildung der Schulterpartie eines Pferdes, von vorne gesehen (Fig. 396). Mit Beihilfe dieser Abbildung, auf welcher die punktirte Linie a b angibt, wie weit das untere Ende des Kummets vorne reichen darf, kann es dem Leser nicht schwer fallen, sich ein richtiges Urteil darüber zu bilden, wie ein Kummet beschaffen sein muß. Wie sorgfältig aber auch alle Maße genommen worden sein mögen, kann es sich erst, nachdem das Pferd in Bewegung gesetzt worden ist, zeigen, ob das Kummet wirklich paßt. Es gibt nämlich Pferde mit sog. „hohen Aufsatz", bei welchen die Dimensionen des Halses und der Schultern während der Bewegung nicht genau dieselben, wie während der Ruhe sind, so daß z. B. ein Kummet, welches prächtig zu passen schien, so lange das Pferd stille stand,

5—7 cm zu kurz wurde, als das Tier antrabte. Fig. 397 zeigt eine praktische Vorrichtung, mit welcher alle für die Anfertigung eines passenden Kummets erforderlichen Maße auf eine ebenso bequeme als zuverlässige Weise genommen werden können.

Einen entscheidenden Einfluß auf den Effekt der Zugkraft übt auch die Beschaffenheit der Kummetbügel (Fig. 398) aus. Diese sollen sich nicht nur genau an die Lederteile des Kummets anschmiegen, sondern auch, wie bereits hervorgehoben wurde, so eingerichtet sein, daß die zur Aufnahme der Zugstränge bestimmten Ringe oder Ösen ihre Lage auf der Mitte des Kummets erhalten. Dies wird jedoch von den meisten Sattlern übersehen, weshalb man nur selten ein Kummet zu sehen bekommt, an welchem besagte Ringe nicht auf dem unteren Drittel des Bügels sitzen (vergl. Fig. 395 und 398).

Fig. 398.



Kummetbügel.

Was die Länge der Zugstränge betrifft, so muß sich dieselbe nach der Beschaffenheit der Wege richten. In Städten, wo die Fahrbahn eben ist und scharfe Wendungen, sowie plötzliche Paraden, jeden Augenblick notwendig werden können, muß das Pferd natürlich kürzer als auf dem Lande gespannt werden. Daß die Tiere bei solcher Anspannung schneller abgenützt werden, ist allerdings nicht zu leugnen, läßt sich aber nicht vermeiden, falls nicht die Sicherheit der Fahrenden und Fußgeher aufs Spiel gesetzt werden soll.

Im Zusammenhang hiermit sei auch erwähnt, daß es gegen die Mode, die Etikette, oder wie man nun die auf die Anspannungsart einwirkenden Geschmacksvorschriften nennen will, verstößt, ein langes Stück der Deichsel vor den Pferden hervorstehen zu lassen. Es gibt aber auch einen praktischen Grund für diese Anschauung und dieser ist, daß eine Stadtequipage oft blitzschnell zum Stehen gebracht werden muß. Mit langen Strängen und eben solchen Aufhaltern ist dies nicht zu erreichen; leider ist es ebenso unmöglich zu vermeiden, daß die Gelenke und Sehnen des Pferdes bei der Anspannung mit kurzen Strängen, kurzen Widerhaltern und kurzen Aufsatzzügeln frühzeitig zu Grunde gerichtet werden. Es gibt kaum einen einzigen Bestandteil des tierischen Bewegungsapparates, der nicht bei loserer Anspannung geschont würde, ganz besonders aber sind es die Schultern, die Extremitäten und Gelenke, welchen dieselbe zu gute kommt. Aus allem dem ergibt sich die Nutzanwendung, daß wir, wenn wir auch in der Stadt eine strammere Anspannung als unentbehrlich bezeichnen müssen, auf dem Lande und bei anstrengenden Touren den Pferden jede Bequemlichkeit gönnen sollten, die mit sicherem Fahren vereinbar ist.

Was ich hier über Anspannungsart geäußert habe, veranlaßt mich noch einmal auf die wichtige Frage zurückzukommen, ob irgend welche Bedenken gegen die Verwendung von Reitpferden zum Zugdienst obwalten.

Meiner Überzeugung nach schadet leichter Zugdienst dem Reitpferde unter gewissen Voraussetzungen durchaus nicht. Ist das Reitpferd im Gleichgewicht, wird es nur vor leichtem Fuhrwerk und auf guten ebenen Wegen gefahren, sorgt der Besitzer dafür, daß es nicht mehr gefahren, als geritten wird, geschieht die Anspannung nach rationellen Grundsätzen oder mit anderen Worten so, daß die Stränge richtig liegen und das Pferd sich frei bewegen kann, und wird beim Fahren dasselbe oder ein ähnliches Gebiß wie beim Reiten benützt, so gibt es absolut keinen Anlaß zu der Befürchtung, daß das Tier durch den Zugdienst auf die Schultern geworfen werden könnte. Wird aber nur eine einzige der hier erwähnten Vorsichtsmaßregeln versäumt, so erleidet die Verwendbarkeit des Pferdes zum Reitdienst allerdings eine empfindliche Einbuße. Das liegt jedoch dann nicht im System, sondern in der unrichtigen Anwendung desselben.

Von größter Bedeutung für den Effekt der Zugkraft ist auch die Art, wie die Stränge am Wagen befestigt werden. Dies geschieht an manchen Orten noch mit beweglicher Wage und losen Tritteln. Man geht hierbei von der Ansicht aus, daß die so angespannten Pferde unter allen Verhältnissen gezwungen werden können, gleichen Anteil an der Zugarbeit zu nehmen. Gegen diese Auffassung wäre nichts einzuwenden, wenn alle Pferde von der Natur mit demselben Temperament, demselben Fundament und demselben Kraftmaß ausgestattet worden wären. Da es nun aber, wie jeder Anhänger des Fahrsports bezeugen kann, nahezu unmöglich ist, auch nur ein einziges Paar Pferde zusammenzustellen, das vollständig in Kraft, Temperament, Körperformen und Energie harmonirt, so muß es auch ein an Tierquälerei grenzendes Unternehmen sein, mit mathematischer Genauigkeit dasselbe Arbeitsquantum von zwei verschiedenen Pferden zu verlangen. Man wird sich deshalb damit zu begnügen haben, daß die Pferde die Deichsel gerade nach vorwärts gerichtet erhalten. Thun sie dies, so entzieht sich keins von beiden dem ihm zukommenden Anteil an der gemeinsamen Arbeit.

Die beweglichen Wagen haben weiter den Übelstand, daß das stärkere Pferd, wenn es sich plötzlich ins Geschirr legt, den schwächeren Genossen zurückreißt, wodurch dieser nicht nur Schaden an seinen Gelenken erleidet, sondern auch stützig gemacht werden kann. Und schließlich wäre gegen die beweglichen Wagen noch einzuwenden, daß sie ein regelrechtes Ausführen der Wendungen verhindern. Die korrekte Wendung wird nämlich durch die momentan von dem einen Pferde ausgehende größere Zugkraft, nicht aber durch das Andrücken des einen oder anderen

Pferdes an die Deichsel bewerkstelligt. Wie soll aber eine Wendung auf diese Art ausgeführt werden können, wenn die Vermehrung der Zugkraft auf der einen Seite, dank der beweglichen Wage, ohne Einfluß auf die Richtung der Deichsel verbleibt? Es ist deshalb vollkommen gerechtfertigt, daß Luxuswagen für den Stadtgebrauch meistens mit unbeweglichen Sprengwagen versehen werden. Auf dem Lande, sowie bei allen schweren Fuhren, sind jedoch die Tritteln oder Ortscheite gar nicht zu entbehren.

Es dürfte nun auch an der Zeit sein, etwas über die sog. „Pferdeschoner" zu äußern.

Wenn ein Fuhrwerk, sei es im schnellen oder langsamen Tempo, von Zugtieren fortbewegt wird, herrscht, auch wenn die Fahrbahn eben und die Zugkraft richtig angebracht ist, nicht in jedem Augenblick eine vollkommene Übereinstimmung zwischen der am Fuhrwerke und bei den Zugtieren hervortretenden Schnelligkeit. Die Zugtiere werden hierdurch mehr oder weniger heftigen Stößen ausgesetzt.

Noch unvorteilhafter gestalten sich die Verhältnisse, wenn die Fahrbahn uneben, steinig oder tief ist, oder wenn sie scharfe Biegungen aufweist. Es ist nämlich eine Thatsache, daß die Fortbewegung des tierischen Körpers nicht mit einer sich gleich bleibenden, konstanten Schnelligkeit, sondern stoßweise erfolgt, und daß diese Unregelmäßigkeit in der Schnelligkeit im Schritt größer als in den beschleunigten Gangarten ist. Bei jedem Schritt, den z. B. ein Mensch ausführt, nimmt die Schnelligkeit bedeutend in dem Momente zu, der unmittelbar auf das Erheben des einen Fußes folgt, um dann während eines Bruchteils des Zeitraums, während dem der Körper von dem anderen Fuße getragen wird, wieder abzunehmen. Diese Ungleichheit in der Bewegung kommt auch beim Pferde vor, das als Mechanismus betrachtet mit einer Zusammensetzung zweier zweibeiniger Wesen verglichen werden kann.

Der Weg aber, den der Schwerpunkt des Tieres beschreibt, besteht aus einer Linie, welche auch in langsamer Gangart bedeutend von der parallel mit dem Boden laufenden Linie abweicht, wobei zu bemerken ist, daß letztere durch den Schwerpunkt des Tieres hindurchgeht, wenn das ganze System, d. h. Fuhrwerk und Zugtiere, sich im Zustand der Ruhe befindet. In den beschleunigten Gangarten, Trab oder Galopp, werden die von der Linie beschriebenen Bögen noch größer. Hierdurch entstehen aber natürlich beständige Veränderungen im Zugwinkel, so daß dieser seinen Maximalwert erreicht, wenn das Zugtier sich in dem höchsten Punkt des bogenförmigen Weges befindet.

Das Zugtier sucht nun seine regelmäßige Schnelligkeit auf das Fuhrwerk zu übertragen. Dieses hat jedoch ebenfalls eine unregelmäßige Bewegung, die in den beschleunigten Gangarten am schärfsten hervortritt.

Nachdem also die Zugkraft nicht gleichmäßig, sondern stoßweise wirkt und nachdem eine schwere Masse, die von dieser Kraft fortbewegt werden soll, nicht augenblicklich die Schnelligkeit annehmen kann, welche beim Motor in den verschiedenen aufeinanderfolgenden Momenten hervortritt, muß, falls die Verbindung zwischen dem Tiere und der Last nicht elastisch ist, bei jedem Schritt ein Stoß und damit auch ein Verlust an Kraft entstehen.

Professor Marey vom Collège de France war der erste, der den großen Nutzen einer elastischen Verbindung zwischen der Last und dem Zugtiere erkannte und so den Anstoß zu der Erfindung der sog. Pferdeschoner gab. Was deutsche Fachmänner von diesem Apparat halten, geht unter anderem aus folgendem Gutachten des Professor Wüst (Halle'sche Maschinen-Prüfungs-Station) hervor:

„Wir hatten einen Wagen mit 4050 kg Gesamtgewicht, den wir zuerst auf einem gepflasterten Wege mit kaum merklichem Gefälle zogen, wobei aber ein Rad zum Teil auf der darauf lagernden Erde ging. Ohne Schoner war die Zugkraft im Mittel 147,5 kg und die mittlere Schwankung derselben 157 kg. Mit Schonern betrug die mittlere Zugkraft 143 kg und die mittlere Schwankung derselben 103 kg. Es wurde also die Zugkraft um 4,5 kg = 3% vermindert, während die Schwankungen um 54 kg = 33% abnahmen.

Als wir mit demselben Wagen auf Pflaster mit ganz unbedeutender Steigung fuhren, war die mittlere Zugkraft ohne Schoner 148 kg, mit Schonern 128,5 kg, entsprechend einer Zugkrafterspamis von 20,5 kg oder 14%. Die Zugkraftschwankungen betrugen ohne Schoner im Mittel 174 kg, mit Schonern 93 kg, sie wurden also um 82 kg = 47% vermindert."

Außerdem verdient auch der wohlthätige, moralische Eindruck, den der Pferdeschoner auf die Zugtiere ausübt, wohl berücksichtigt zu werden. Das junge Pferd ist lebhaft und sehr empfänglich für Eindrücke jeglicher Art. Es wird deshalb leicht ungeduldig, wenn es beim Anziehen fühlt, daß die Last nicht allsogleich nachgibt und sucht dann entweder den Widerstand durch heftige Sprünge zu überwinden oder auch verfällt es in den entgegengesetzten Fehler und wird stützig. Aber selbst im günstigsten Fall wird das Tier bei unelastischem Anzug eine mehr oder weniger bedeutende Kraftvergeudung, sowie eine schmerzhafte Empfindung in allen dem Drucke des Geschirres ausgesetzten Körperteilen nicht vermeiden können. Ist es dagegen elastisch mit dem Fuhrwerk verbunden, so spürt es die Wirkung jedes noch so geringen Anzugs und wird durch den Glauben, daß die Last nachgegeben, zu weiteren Anstrengungen veranlaßt. Die oben erwähnten beunruhigenden Einflüsse müssen hierdurch bedeutend abgeschwächt werden, wenn sie auch nie vollkommen beseitigt werden können.

Eine elastische Verbindung zwischen der Last und dem Zugtiere ermöglicht also eine Kraftersparnis, mildert die schmerzhaften Stöße, welche die Schulter oder Brust des Pferdes beim Anziehen treffen, übt einen wohlthätigen Einfluß auf das Temperament des Pferdes aus und schont sowohl das Geschirr wie auch das Fuhrwerk.

Daraus geht hervor, daß die Pferde mit elastischer Anspannung eine bedeu-

Fig. 399. Fig. 400.

Sidén's Pferdeschoner.

tend größere Last mit geringerer Anstrengung fortbewegen können, somit zu einer größeren Arbeitsleistung befähigt werden und trotzdem länger diensttauglich bleiben.

Die „Pferdeschoner" älterer Gattung (Fehrmanns Patent, das amerikanische Modell und der Petterson'sche Apparat) ließen manches zu wünschen übrig. Dieselben sind deshalb auch nicht in weitere Kreise gedrungen. Dagegen scheint ein neuerdings von einem schwedischen Maschinenarbeiter, Namens Sidén, erfundener Apparat allen Anforderungen zu entsprechen.

Dieser Apparat (Fig. 399 und 400) besteht aus zwei spiralförmigen stählernen Federn, die in entgegengesetzten Richtungen, eine über der anderen, gespannt sind und gleichzeitig in Thätigkeit gesetzt werden, wenn die Zugtiere nur eine geringe Kraft entwickeln, sowie aus einer kurzen, starken Spiralfeder, vom Erfinder Stoßfeder genannt, deren Wirkung erst dann eintritt, wenn das höchste Ausmaß an Kraft zum Fortbewegen der Last erforderlich wird, z. B. beim Anziehen und

bei Übergängen von einer Gangart zur anderen. Der Erfinder hat zwei Apparate patentiren lassen, welche sich von einander darin unterscheiden, daß der eine (Fig. 399) mit einer Röhre und einer platten Stoßfeder, die zusammengedrückt wird, ausgestattet ist, während der andere (Fig. 400) weder Röhre noch Piston, sondern eine doppelte oder vierfache, aus rundem, spiralförmig gewundenem Stahldraht angefertigte Stoßfeder hat, die sich ebenso wie die äußeren Federn streckt. Die Verlängerung des letzterwähnten Apparates wird durch zwei längliche Gelenke begrenzt.

Verglichen mit den deutschen und amerikanischen Apparaten bietet der Sidénsche Pferdeschoner mehrere sehr beachtenswerte Vorteile, nämlich:

1) daß die Kraft des Pferdeschoners nach der Kraft der Zugtiere und der Größe der Last bemessen werden kann;
2) daß der Raum für die Elastizität nach Bedarf vergrößert werden kann;
3) daß die Elastizität begrenzt und der Apparat so vor frühzeitiger Abnützung geschützt werden kann.

Die Pflege des Apparates ist sehr einfach. Sollte derselbe nach längerem Gebrauch durch Erde und Sand beschmutzt worden sein, was besonders bei der Feldarbeit vorkommen kann, so wird er in reinem Wasser abgespült, an einem warmen Ort zum trocknen aufgehängt und darauf in gekochtes Lein- oder Baumöl getaucht, welches man abtropfen läßt.

Wird der Apparat auf diese Art gepflegt und nicht zu schwereren Lasten verwendet als seine Konstruktion zuläßt, kann er sehr lange Zeit in brauchbarem Zustand erhalten werden.

Der an „Aktiebolaget Hästskyddare“ Stokholm, Klara Vestra Kyrkogata 21, zu richtenden Bestellung eines Sidén'schen Pferdeschoners sind genaue Angaben über die voraussichtliche Größe der Last, das ungefähre Gewicht des Fuhrwerks und die Zahl der vorgespannten Pferde beizufügen.

Der Preis eines solchen Apparates mit einer Tragkraft von 45 Kilo und 15 cm Spielraum für die Elastizität ist 5 Kronen (1 Krone = 1 1/3 Mark) per Stück.

Da dieser Pferdeschoner sich sowohl bei dem in Stockholm stehenden Artillerie-Regiment, als auch bei der dortigen Pferdebahn-Gesellschaft vortrefflich bewährt hat, kann ich denselben wärmstens empfehlen.

Den Wagen geräumig zu machen, ohne ihn deshalb zu groß und zu schwer werden zu lassen, ist die Aufgabe eines jeden Wagenfabrikanten. Ersteres wird durch eine zweckmäßige Konstruktion des Kastens, letzteres dadurch erreicht, daß man die Vorder- und Hinterräder möglichst nahe aneinander stellt und dafür Sorge trägt, daß die Last über, nicht unter der Achse zu liegen kommt.

Je näher die Räder beieinander stehen und je höher sie sind, desto leichter

wird der Reibungswiderstand am Achsenschenkel überwunden, desto leichter ist auch der Wagen für die Pferde. Die Vorzüge des hohen Rades liegen in der großen Hebelkraft seiner langen Speichen, die gegen die Büchse und diese gegen den Schenkel, den Umdrehungspunkt, wirken. Durch die langen Hebel werden auch die Unebenheiten des Bodens leichter überwunden und endlich finden bei einem hohen Rade weniger Umdrehungen als bei einem kleineren auf einer gegebenen Strecke statt, folglich weniger Reibung und Abnutzung der Reibflächen.

Bei leichten Wagen macht sich der erwähnte Reibungswiderstand nicht stark bemerkbar; nur wenn die Schnelligkeit bedeutend erhöht wird, sieht man, daß die niedrigeren Räder sich nicht schnell genug drehen — der Wagen kommt so zu sagen nicht recht mit. Bei schweren, stark belasteten Wagen, die auf holperigen Wegen oder Pflaster gefahren werden, kann jedoch der große Unterschied zwischen dem praktischen Wert der niedrigen und hohen Räder von niemanden übersehen werden, der ein paar gesunde Augen im Kopfe hat.

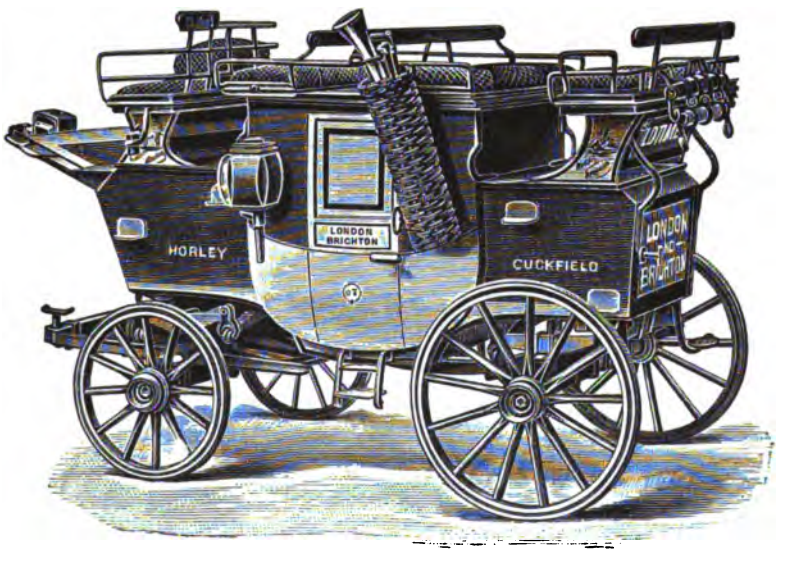
Sollte das Vorderrad z. B. nur eine Höhe von 60 cm haben, so ist es offenbar, daß der Reibungswiderstand am Achsenschenkel ein ganz bedeutender sein muß, denn bei so niedrigen Rädern muß sich die Nabe, wenn die Pferde in langsamen Schritt gehen, ebenso schnell drehen, als bei einem hohen Rad, wenn die Pferde traben. Diese 60 cm hohen Räder müssen deshalb infolge ihrer geringen Drehkraft stets vom Pferde gezogen werden und schon der kleinste Stein gestaltet sich zu einem Hindernis für dieselben. Bei 120 cm hohen Rändern vermindert sich die Anzahl Drehungen der Nabe um die Hälfte und steigt die Höhe auf 1,8 m, so können die Pferde selbst im Galopp nur eine langsame Umdrehung der Nabe bewirken; in demselben Maße aber nimmt natürlich auch die Reibung an der Achse ab. Hieraus geht hervor, daß niedrige Räder bei leichten Wagen die Schnelligkeit beeinträchtigen und bei schweren die Last vergrößern. Die schweren französischen Lastkarren mit ihren ca. 1,8 m hohen Rädern entsprechen deshalb nicht nur den praktischen Bedürfnissen, sondern auch den theoretischen Regeln der Konstruktionslehre. Niedrige Lastwagen mit kleinen Rädern haben nur den einzigen Vorteil, daß sie leichter beladen und abgeladen werden können. Dieser Vorzug fällt aber nicht schwer in die Wagschale, wenn man bedenkt, daß es den Menschen immer möglich ist, sich Erleichterungen bei ihrer Arbeit zu verschaffen, wohingegen die armen Pferde keine andere Wahl haben, als zu ziehen, so lange ihnen noch ein Restchen von Kraft zur Verfügung steht.

Welch bedeutenden Einfluß die größere oder geringere Höhe der Räder auf die Lage der Zugstränge und dadurch auch auf die richtige Anbringung der Zugkraft ausübt, ist bereits erörtert worden.

Als einigermaßen zuverläſſigen Maßſtab für die Beurteilung der Radhöhe empfehle ich die Regel, daß die Vorderräder eines für den Stadtdienſt und den Gebrauch auf harten Chauſſeen beſtimmten Wagen nie niedriger als 90 cm ſein ſollen; bei ſog. Phaëtons kann dieſes Maß ſogar auf 98 cm erhöht werden.

In Gebirgsgegenden oder kupirtem Terrain ſind jedoch die hohen Räder und ganz beſonders die hohen zweirädrigen Karren nicht zu verwenden, denn hier bringen dieſelben den ſehr bedenklichen Übelſtand mit ſich, daß das Pferd beim

Fig. 401.



Mail-Coach.

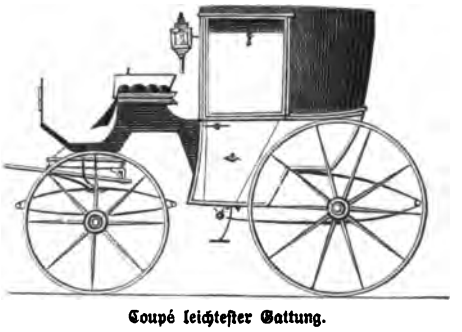
Aufwärtsfahren infolge des entſtehenden Hintergewichts durch den Bauchgurt in die Höhe gehoben wird, und beim Abwärtsfahren das ganze Vordergewicht tragen muß. Das Eine iſt aber ebenſo anſtrengend für das Tier wie das Andere und ſind deshalb niedrigere Räder in kupirtem Terrain vollſtändig an ihrem Platz.

Die Höhe der Räder kann indeſſen nicht ausſchließlich nach mechaniſchen Grundſätzen beſtimmt werden. Soll das Pferd die größte Kraft beim Zuge äußern, ſo muß, wie wir geſehen haben, die Zuglinie parallel mit der Fahrbahn liegen. Die höchſte Radhöhe würde alſo durch die Höhe der Zuglinie beſtimmt werden. Wenn wir nun die durchſchnittliche Bruſthöhe eines Pferdes zu 1 m berechnen, müßte alſo der Halbmeſſer eines Rades ebenſo hoch ſein, die Höhe des ganzen Rades ſomit 2 m betragen. So hohe Räder laſſen ſich jedoch nur bei zweirädrigen Wagen

anwenden. Vierrädrige Wagen müssen so konstruirt sein, daß die Vorderräder beim Einlenken unter den Wagen treten können. Wenn man nun auch den Kasten vorne möglich hoch zieht und die Stellen, wo die Vorderräder einlenken, ausschneidet, so hoch ist ein Wagenkasten doch nie zu hängen, daß ein Rad von obiger Höhe angewendet werden könnte. Von den Hinterrädern gilt zwar dasselbe nicht, jedoch müssen sie gegen die Vorderräder auch wieder in einem richtigen Verhältnis stehen. (Siehe „Handbuch für Wagenfabrikanten" von Wilhelm Rausch.)

Bei den außerordentlich sorgfältig abgewogenen englischen „Mail Coaches" (Fig. 401) sind die Vorderräder 1 m und die Hinterräder 1,4 m hoch. Diese Wagen sind aber auch an und für sich bedeutend höher als irgend ein anderes modernes Luxusfuhrwerk. Dieselben werden nur mit Vieren gefahren.

Fig. 402.



Coupé leichtester Gattung.

Obgleich es eigentlich nicht hierher gehört, sei auch erwähnt, daß nach der in der Sportwelt herrschenden Sitte kein in Livree gekleideter Kutscher, sondern ein Gentleman auf den Bock einer Mail Coach gehört und daß die Gefährten dieses Gentleman-Kutschers ihre Plätze auf den Außensitzen einnehmen. Die inwendigen Plätze verbleiben der Dienerschaft.

Wenn der Wagenkasten sehr tief hängt, so ist das allerdings recht bequem für die Fahrenden, jedoch wird diese Bequemlichkeit auf Kosten der Pferde erzielt, denn bei einer solchen Konstruktion muß die Entfernung zwischen den Vorder- und Hinterrädern sehr groß sein. Steht der Kasten dagegen sehr hoch, so wird der Wagen bei jeder schnellen Wendung der Gefahr des Umwerfens ausgesetzt.

Dies sind die Vor- und Nachteile, welche sich der Fabrikant bei seinen Konstruktionsplänen vor Augen zu halten hat: denn nur wenn erstere nicht übersehen und letztere womöglich vermieden wurden, kann der Konstrukteur Anspruch auf den Beifall des Fachmannes erheben.

Bei der Konstruktion zweispänniger Coupés, Landauer, Kaleschen und Phaë-

tons ist dies verhältnismäßig leicht zu erreichen. Schwerer dagegen ist es, bei den einspännigen Coupés (Broughams, Brooms) und Ponywagen gefällige Formen mit der unentbehrlichen Leichtigkeit zu vereinigen. Diese Wagen hängen nämlich so tief, daß sie, wie zierlich sie auch dem Auge erscheinen mögen, die Zugkraft der Pferde auf eine harte Probe setzen. Einspännige Broughams können nur dann erträglich für das Pferd werden, wenn man den Kasten mindestens 16 cm schmäler, als bei zweispännigen Wagen derselben Gattung macht. Außerdem muß der Kutschbock dicht an dem Kasten liegen und darf die Entfernung zwischen den Vorder- und Hinterrädern nicht größer als bei einem Phaëton sein. Daß es nicht unmöglich ist, diesen Anforderungen zu genügen, geht aus Fig. 402 hervor. Diese Abbildung stellt einen vom Londoner Wagenfabrikanten J. Offord konstruirten Brougham vor, bei welchem die Entfernung zwischen den Vorder- und Hinterrädern nur 76 cm beträgt. Wie der Fabrikant versichert, ist ein solcher Wagen um die Hälfte leichter als gewöhnliche Broughams.

Von größter Bedeutung für die richtige Ausnutzung der Zugkraft ist auch

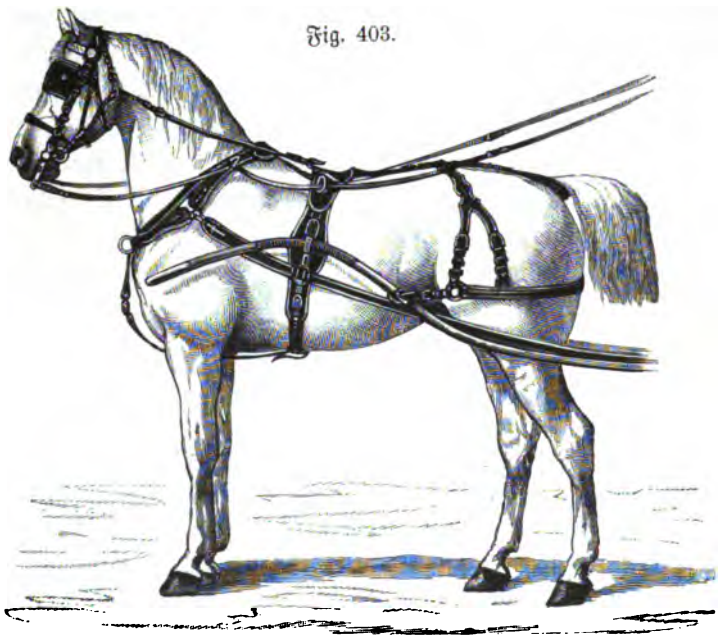
Die Beschaffenheit und Zusammensetzung der Geschirre.

Das beste Material für die Anfertigung von Geschirren gibt die Haut von jungen Stieren oder Färsen. Sehr viel hängt auch von der Zubereitung des Leders ab. Ein erfahrener englischer Sattler teilte kürzlich in einer Fachzeitschrift mit, daß man, um sich ein Urteil über die Qualität des Leders zu bilden, ein Stück der gegerbten Haut abschneiden solle; ist dieselbe sorgfältig gegerbt worden, so wird der Schnitt eine gleichmäßige, hellbraune Farbe aufweisen; ist der Schnitt aber lichter gegen die Mitte zu, so beweist dies, daß der Gerbstoff nicht vollständig in die Haut eingedrungen ist. Chemisch zubereitetes Leder hat gewöhnlich eine rote Farbe, kann aber auch gebleicht werden, so daß es gegerbtem Leder gleicht. Solches Leder ist indessen bei weitem nicht so stark, als auf gewöhnliche Art zubereitete Ware, und sollte deshalb auch stets dementsprechend billiger sein.

Gutes Leder ist stark aber nicht hart, geschmeidig aber nicht weich. Diese Eigenschaften lassen sich leider nicht deutlich beschreiben, obgleich sie dem Fachmann augenblicklich ins Auge fallen. Da nun aber nicht jeder Konsument auch Fachmann sein kann, rate ich dem Leser, lieber etwas mehr zu zahlen und seine Geschirre nur von ersten Firmen zu beziehen. Diese halten nämlich ein großes Lager ausgesuchter Häute, was sie in stand setzt, zu jedem einzelnen Bestandteil der Geschirre das passendste Leder zu nehmen.

Der Beſchlag auf eleganteren Geſchirren beſteht gewöhnlich aus verſilbertem oder vergoldetem Metall. Zu den Kummetbügeln, deren Haltbarkeit ja auf eine harte Probe geſtellt wird, nimmt man jedoch Schmiedeiſen, welchem man durch Plattirung das Ausſehen von Silber verleiht. In neuerer Zeit verwendet man auch Nickel und ein weißes Metall, Nickolin genannt, zu Geſchirrbeſchlägen. Nickel iſt billiger als Neuſilber und wird deshalb vielfach von ſolchen Sattlern

Fig. 403.



Gigh-Geſchirr.

gebraucht, die billige Ware für anſpruchsloſe Kunden erzeugen. Nickolin ſoll den Vorzug haben, daß es nie ſeinen Glanz verliert und nie ſchwarz wird. Dem ebenfalls modernen Aluminiumbeſchlag wird dagegen nachgeſagt, daß er ſehr teuer iſt und bald ein dunkles, ſchwärzliches Ausſehen bekommt.

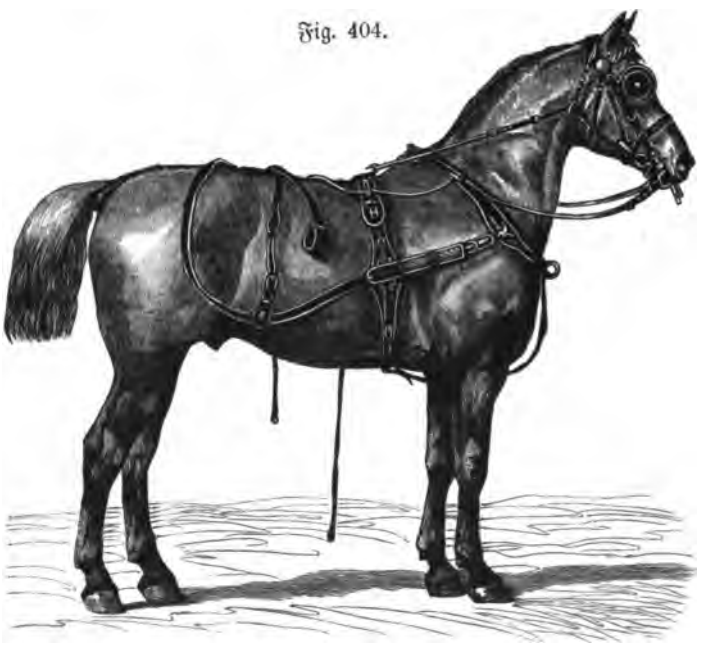
Zu gelben Geſchirrbeſchlägen nimmt man am liebſten vergoldete Bronze oder auch ſog. cuivre poli. In England und Amerika benützt man jedoch zu dieſem Zwecke in neueſter Zeit ein Kompoſition, die den Namen „Phosphor-Bronze“ erhalten und bezüglich der Haltbarkeit alle anderen Bronzearten übertreffen ſoll.

Ein Punkt, der bei der Beurteilung von Pferdegeſchirren nicht überſehen werden darf, iſt ſchließlich das Ausſehen der Nähte. Nichts zeugt in ſo hohem Grade von gewiſſenhafter Arbeit, als feſt angezogene und regelmäßige, mit ſorg-

fältig gewichstem Garnfaden gemachte Stiche. Alle billigen Geschirre werden auf der Maschine genäht. So wie ein Paar durch Handarbeit erzeugte Stiefel stärker ist als ein anderes Paar, welches der Maschine sein Dasein verdankt, kann aber die Maschine auch bei der Sattlerarbeit die geschickte und aufmerksame Menschenhand nicht ersetzen.

Es kann natürlich nicht meine Aufgabe sein, eine Abhandlung für angehende Sattler zu schreiben. Was ich mit vorliegenden Betrachtungen bezwecke, ist nur, den

Fig. 404.



Leichtes zweispänniges Geschirr.

Leser in stand zu setzen, sich sowohl über die verschiedenen Bestandteile des Pferdegeschirres, als auch über die Formen, welche modernen Geschirren eigen sind, ein richtiges Urteil zu bilden.

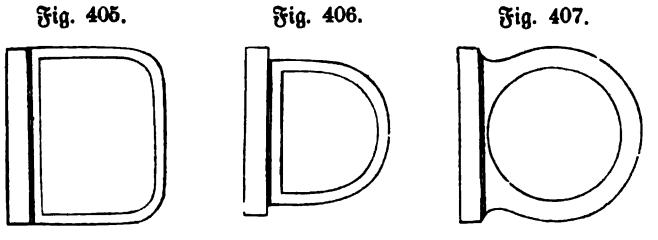
Ich beginne damit, auf die Fig. 403 und 404 hinzuweisen, von welchen die erstere ein modernes Gigh-Geschirr schwererer Gattung und letztere ein leichtes zweispänniges Geschirr vorstellt.

Das Kopfgestell besteht aus dem Nackenriemen, den Backenstücken, dem Stirnriemen, dem Kehlriemen, den Nasenriemen und den Scheuledern.

Von diesen verschiedenen Bestandteilen des Kopfgestelles dürften nur der Stirnriemen und die Scheuleder eine besondere Erörterung erfordern.

Was den Stirnriemen betrifft, wollen einige Fachmänner denſelben aus ſchwarzem Leder gemacht haben, während andere farbiges Lackleder oder kleine Kettchen, ſowie Metallbeſchlag vorziehen. Dieſer Teil des Kopfgeſtelles läßt alſo dem individuellen Geſchmack ſehr weiten Spielraum.

Weit ſchwieriger iſt es für die Fachwelt, ſich bezüglich der Scheuleder zu einigen. Dies jedoch nicht etwa aus dem Grunde, daß es ſchwer halten ſollte, die paſſendſte Form für jenes Appendix des Kopfgeſtelles ausfindig zu machen, ſondern weil hervorragende Autoritäten ſich ſowohl für als gegen die Anwendung von Scheuledern ausgeſprochen haben. Trotzdem erlaube ich mir die Aufmerkſamkeit des Leſers auf die in Fig. 405, 406 und 407 erſichtlich gemachten modernſten



Scheuleder.

Scheulederformen zu lenken. Dieſe Einzelnheit iſt natürlich ganz unweſentlich, da aber doch der eine oder andere Leſer wünſchen könnte, ſich ſein „Zeugl“ möglichſt modern zuſammenzuſtellen, ſehe ich nicht ein, weshalb ich mich nicht bemühen ſollte, „Das Buch vom Pferde“ auch in dieſer Richtung zu einem verläßlichen Ratgeber zu geſtalten.

Wir wollen nun zuſehen, wie es ſich mit der vielbeſprochenen Frage bezüglich der Notwendigkeit oder Schädlichkeit der Scheuleder verhält. Es gibt eine ganze Litteratur über dieſes Thema. Wenn man aber in den für und gegen die Scheuleder geſchriebenen Abhandlungen blättert, drängt ſich einem unwillkürlich die Vermutung auf, daß letztere von wohlmeinenden Theoretikern verfaßt worden ſind, welche ſich auf dem Schreibſtuhl heimiſcher als auf dem Kutſchbock gefühlt haben.

Die gewöhnlichſten Argumente, die gegen die Scheuleder geltend gemacht werden, ſind folgende:

Die Scheuleder beunruhigen das Pferd. Es hört Lärm, ohne die Urſache erforſchen zu können und wird genötigt, den Blick nach vorwärts zu richten, wodurch ſeine mehr nach ſeitwärts gerichteten Augen in eine ſchädliche Zwangslage geraten. Die nächſte Folge hiervon iſt natürlich eine Schwächung der Sehkraft. Die Scheuleder geben aber auch Anlaß zu gefährlichen Augenkrankheiten,

indem Zug, Staub und Feuchtigkeit zwischen ihnen und dem Auge eindringen. Sind die Scheuleder dann zum Überfluß noch schlecht gemacht oder unrichtig geschnallt, so ist es kaum zu vermeiden, daß das Pferd von Reibwunden oder Kongestionen gegen das Gehirn heimgesucht wird.

Hiergegen wird von den praktischen Meistern der Fahrkunst hervorgehoben, daß die Scheuleder in der Stadt und mit feurigen Pferden absolut nicht zu entbehren sind. Und — alle Achtung vor den tierfreundlichen Gefühlen der theoretisirenden Herren — dieser Einwand läßt sich leider nicht wegdisputiren. Wer unter Umständen wie die eben erwähnten die Scheuleder zu Hause läßt, setzt die Bequemlichkeit der Pferde über seine eigene und seiner Mitmenschen Sicherheit. Da ist aber doch, gelinde gesagt, eine Übertreibung der vorsorglichen, wohlwollenden Gefühle, die wir dem Tiere schulden.

Zum Pflügen oder Heueinfahren brauchen wir freilich keine Scheuleder. Arbeitspferde, welche in langsamem Schritt schwere Lasten ziehen, mögen also ohne weiteres von diesen Blenden befreit werden. Daraus dürfen wir aber durchaus nicht den Schluß ziehen, daß die Scheuleder auch entbehrlich sind, wenn es gilt, ein paar unruhige, möglicherweise noch nicht vollkommen eingefahrene oder im Temperament verschiedene Pferde in schnellen Gangarten und auf lebhaften Straßen im Zaum zu halten. Wer es unternähme, unter solchen Verhältnissen ohne Scheuleder zu fahren, würde bald die unangenehme Erfahrung machen, daß es kein Spaß ist, die Zügel zu führen, wenn die „Schwerenöter" jede kleine Handbewegung des Kutschers erspähen können. Und wie es zuwege gebracht werden soll, Tandem oder einen Viererzug ohne Scheuleder zu fahren, ist mir vollkommen unfaßlich, denn bei solcher Anspannung kommt es ja doch sehr häufig vor, daß die Spitzenpferde mit der Peitsche vorgetrieben werden müssen; aber so oft dies geschehen soll, glauben die Stangenpferde, welche ängstlich alle Bewegungen des Kutschers überwacht haben, daß ihre Haut in Gefahr schwebt und die Folge hiervon wird, daß der ganze Zug in Unordnung gerät. Kaum schwieriger dürfte es sein, Wendungen mit ein paar jungen Pferden zu fahren, denen man die Scheuleder abgenommen. In diesem Falle ist es nämlich Aufgabe des Kutschers, das eine Pferd mit der Peitsche in die Wendung hineinzutreiben, sowie er aber die Hand erhebt, stürmen beide Pferde vor, als ob der leibhaftige Gottseibeiuns hinter ihnen her wäre und die angestrebte, stilvolle Haltung ist dahin. Nachdem sich nun ähnliche Übelstände auch ergeben, wenn man zwei Pferde vor dem Wagen hat, von denen das eine faul und das andere lebhaft ist — ersteres schläft ein, sobald es sieht, daß die Peitsche ruht, letzteres geht unsinnig ins Zeug, sobald es sieht, daß die Peitsche in Wirksamkeit tritt — und es schließlich auch, ganz besonders in der Stadt, er-

wünscht sein muß, dem Pferde solche Gegenstände schnell aus den Augen zu schaffen, welche geeignet sind, dasselbe zu beunruhigen oder zu erschrecken, so glaube ich den Scheuledern trotz der gegen dieselben gerichteten Deklamationen ein sehr langes Dasein prophezeien zu können. Dennoch kann ich nicht anraten, Scheuleder zu gewöhnlichen Arbeitsgeschirren zu benutzen. Ich kann es um so weniger, als dieselben auf solchen Geschirren gewöhnlich so angebracht sind, daß sie mehr schaden als nützen.

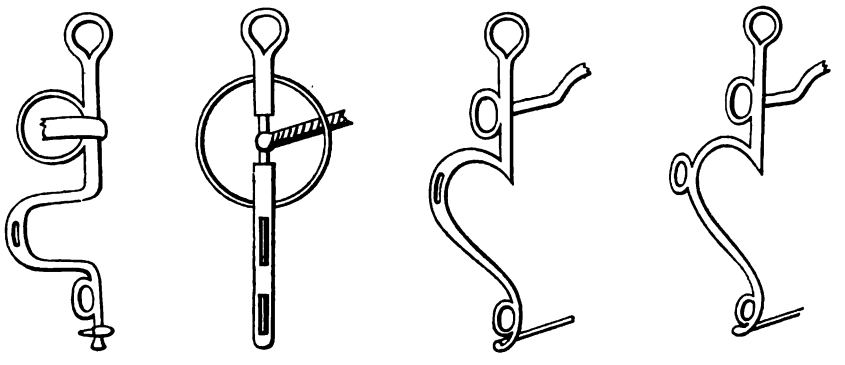
Wenn nun irgend jemand gegen die Gründe, die ich hier zu Gunsten der Scheuleder vorgebracht habe, einwenden möchte, daß dieselben dem Pferde unbequem sind, so würde ich demselben erwidern, daß sich das von nahezu jedem Bestandteil des Pferdegeschirrs sagen ließe. Es ist nun einmal nicht zu ändern, daß wir meistens mehr Rücksicht auf den Menschen als auf das Tier zu nehmen genötigt sind. Im vorliegenden Fall können wir jedoch einigen Trost aus der Erwägung schöpfen, daß das Auflegen von Scheledern bei weitem nicht das schlimmste Attentat ist, das sich die Menschen gegen das Wohlbefinden der Pferde erlaubt haben.

Da liefern die merkwürdigen Gebisse, welche man bisweilen bei Wagenpferden im Gebrauch sieht, viel mehr Stoff zu melancholischen Betrachtungen. Man erschrickt ordentlich bei dem Anblick dieser Riesengebisse, die nach einem in irgend einem Hünengrab entdeckten Vorbilde angefertigt zu sein scheinen. Ich erlaube mir deshalb ausdrücklich zu betonen, daß die Regeln, welche im Vorhergehenden für die Zäumung der Reitpferde aufgestellt worden sind, auch für das Wagenpferd Geltung haben. Es kann allerdings zuweilen notwendig werden, sehr großen, massiven Wagenpferden ein gröberes Gebiß ins Maul zu legen, als bei der Zäumung von Reitpferden gebräuchlich ist; daraus folgt aber durchaus nicht, daß wir auch das auf mechanischen Grundsätzen beruhende Verhältnis zwischen den einzelnen Bestandteilen des Gebisses einer willkürlichen Veränderung unterwerfen dürfen. Dies gilt ganz besonders vom Unterbaum, der bei den meisten Kutschgebissen zu lang im Verhältnis zum Oberbaum ist, ja nicht selten so lang, daß man die Zügel unmöglich in die untersten Augen schnallen kann. Der Unterbaum muß also bei Kutschgebissen genau die doppelte Länge des Oberbaums haben, wenn man nicht will, daß jeder noch so unbedeutende Zügelanzug die stärkste Hebelwirkung hervorrufen soll. Es ist mir freilich nicht unbekannt, daß man dies bisweilen dadurch zu vermeiden sucht, daß man die Zügel in die, dem Mundstücke näher gelegenen Augen des Unterbaumes einschnallt, aber ich kann mich auch nicht der Überzeugung verschließen, daß damit keineswegs allen Übelständen abgeholfen ist, denn das Gewicht eines solchen riesigen Unterbaumes ist so groß, daß derselbe, wie auch die Zügel geschnallt werden mögen, störend auf die Hebelwirkung des Gebisses einwirken muß. Mein bestimmter Rat an alle Equipagenbesitzer ist des-

halb, bei der Anschaffung von Gebissen für ihre Wagenpferde darauf zu sehen, daß die Oberbäume nicht länger als 4,5 und die Unterbäume nicht länger als 9 cm seien.

Zum Fahren mit leichtem Fuhrwerk braucht man kein anderes Gebiß als die gewöhnliche Trense, mit doppelten, breiten und flachen Ringen. Pferde, die

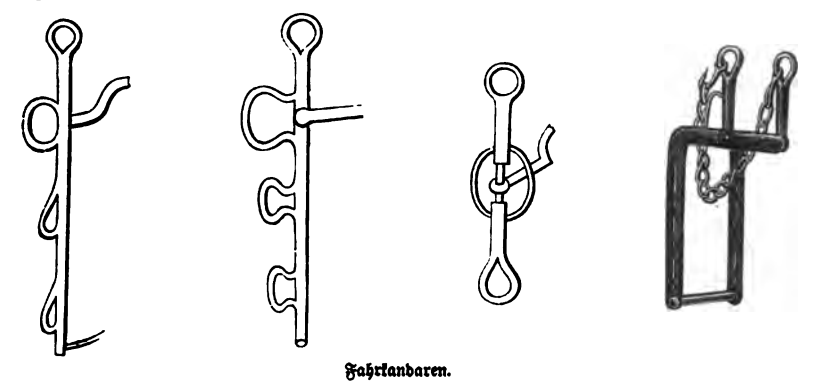
Fig. 408. Fig. 409. Fig. 410. Fig. 411.



Fahrkandaren.

sowohl zum Reiten als zum Ziehen gebraucht werden, sollten jedoch vorzugsweise mit einem leichten Pelham oder mit der Spohr'schen Kandare gezäumt werden.

Fig. 412. Fig. 413. Fig. 414. Fig. 415.



Fahrkandaren.

Schwere Kandaren sind somit nur den Karrossiers aufzulegen, die in stattlicher Haltung und versammelten langsamen Gängen auf dem Pflaster parabiren sollen. Die gewöhnlichen modernen Gebißformen für Wagenpferde sind in den Fig. 408 bis 415 ersichtlich gemacht.

Von diesen Gebissen ist mir das in England unter dem Namen „Liverpool bit" bekannte, vielfach gebrauchte Pumpgebiß (Fig. 409) das liebste. Die in

Fig. 416.

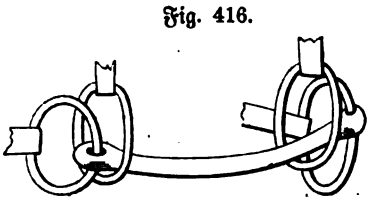
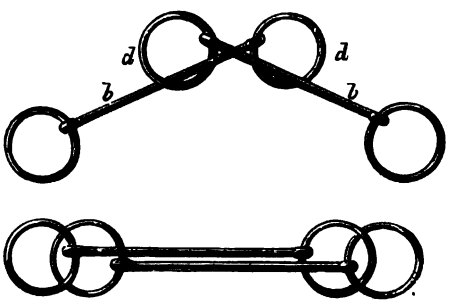


Fig. 417.

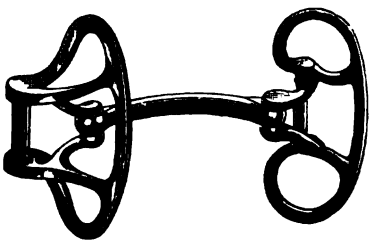
Fahrtrenſen.

Fig. 418.



Uffhauſen's Sicherheitsgebiß.

Fig. 419.



Amerikaniſche Puller-Trenſe.

Fig. 420.

Ledertrenſe.

Fig. 421.

Federnde Fahrtrenſe aus Stahl.

Fig. 422.

Offen.

Fig. 423.

Geſchloſſen.

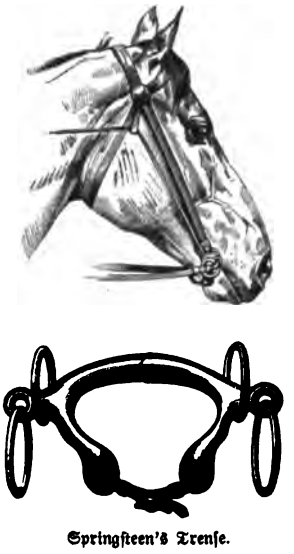
Amerikaniſches Sicherheits-Gebiß.

Fig. 408, 410, 411, 412 und 415 an dem untersten Ende der Unterbäume vorkommende Querstange hat keinen anderen Zweck, als dem Gebiß in den Augen

Fig. 424.

Lindsey-Trense
mit Oberkiefer-Auffatzzügel.

Fig. 425.



Springsteen's Trense.

Fig. 426.

Case's Fahrtrense mit Oberkiefer-Auffatzzügel.

Fig. 427.

Amerikanische Trense für Puller
und Zungenstrecker.

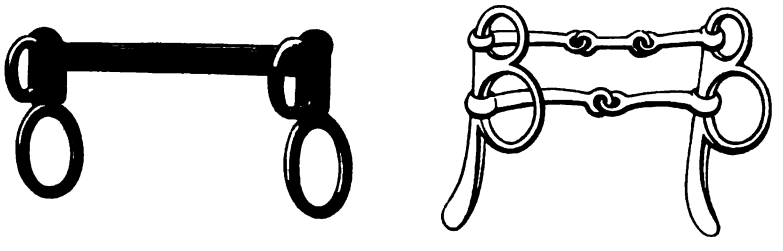
unverständiger Menschen ein eleganteres Aussehen zu verleihen. Da sich indessen die Pferde mit derselben leicht an der Deichsel oder dem Kummet festhaken können, rate ich dem Leser, lieber auf diese äußerst fragliche Verschönerung des Gebisses zu

verzichten. Leider bilden solche schwere und komplizirte Gebisse einen unentbehrlichen Bestandteil aller Galageschirre. Der Mode und der Hofetikette sind eben Bequemlichkeit und Zweckmäßigkeit leere Begriffe.

Pferde, welche die üble Angewohnheit haben, die Unterbäume der Kandare mit den Zähnen zu erfassen, fährt man am zweckmäßigsten mit einem Gebiß des in Fig. 415 abgebildeten Modelles; auch kann man den früher beschriebenen Kinnriemen anwenden, oder seine Zuflucht zu einer Kandare mit Unterbäumen der bekannten S-Form nehmen.

Alle Pferde, welche von der Natur mit einer guten Kopf- und Halsstellung ausgerüstet worden sind, können ohne Anstand auf Trense gefahren werden. Das

Fig. 428. Fig. 429.



Baldwin's Sicherheits-Gebisse.

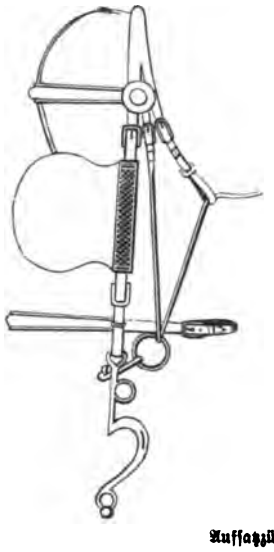
beste Trensenmodell für gewöhnliche Zwecke ist, wie eben erwähnt, die sog. Doppelringtrense (Fig. 416 und 417). Mit so einfachen Gebissen glauben aber besonders Laien dann nicht auskommen zu können, wenn es sich um das Fahren stark pullender oder mit anderen Unarten behafteter Pferde handelt. Ungemein reichhaltig ist daher die Musterkarte sogenannter „Sicherheitsgebisse", die wir dem menschlichen Erfindungsgeiste zu verdanken haben.

Vielfach gerühmt wird Uffhausens Sicherheitsgebiß (Fig 418). Die gute Wirkung desselben soll darin liegen, daß sich bei kräftigerem Anzug der Fahrleinen die Ringe d auf den Stangen b verschieben, in das Maul des Pferdes gelangen, dieses zwingen das Maul zu öffnen und hierdurch das krampfhafte Einbeißen in das Gebiß verhindern. Ähnliche Zwecke verfolgt das amerikanische Sicherheitsgebiß (Fig. 422). Mir wäre indessen die amerikanische Puller-Trense (auch „Success Bit" genannt) (Fig. 419) lieber. Recht praktisch, besonders zum Einfahren junger Pferde, ist auch die in Fig. 420 abgebildete Leder-Trense, die außerdem im Winter eine wahre Wohlthat für das Tier sein wird. Die federnde, mit Leder überzogene Stahl-Trense (Fig. 421) wird in Amerika für das Fahren junger Traber von vielen Seiten warm empfohlen, mir flößt dieselbe jedoch auf

Grund ihrer heftig federnden Wirkung gerade für Dressurzwecke entschiedenes Mißtrauen ein. Da möchte ich doch der Springsteen-Trense (Fig. 425) unbedingt den Vorzug geben. Die Lindsey-Trense (Fig. 424) sowie Dr. Case's Fahrtrense (Fig. 426) werden als Oberkiefergebisse benützt. Die amerikanische Trense (Fig. 427) dagegen, soll sich beim Fahren von Pullern und Zungenstreckern bestens bewährt haben. Schließlich wären wohl auch noch Baldwins Sicherheits-Gebisse (Fig. 428 und 429) zu erwähnen, denen dieselben Vorzüge nachgerühmt werden.

Zu obiger Musterkarte mehr oder weniger absonderlicher Gebisse sei indessen

Fig. 430.



Aufsatzzügel.

Fig. 431.

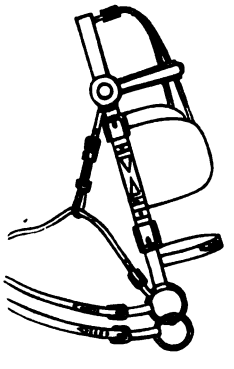


Fig. 432.

Oberkiefer-Aufsatzzügel.

im allgemeinen bemerkt, daß schon viele Pferde durch derartige als „unfehlbar" angepriesene Dressurwerkzeuge eher verdorben, als gebessert worden sind. Eine leichte, aber kräftige Hand, eine einfache Trense und viel Bewegung bleiben immer noch die besten Mittel, die uns beim Dressiren heftiger oder widersetzlicher Pferde zu Gebote stehen.

Es ließe sich natürlich noch viel über die rationelle Zäumung sagen; da ich aber in dem Vorhergehenden (siehe „die Zäumungslehre") dieses Thema ziemlich ausführlich behandelt habe und auch die Regeln für die Zäumung des Reitpferdes in allen wesentlichen Punkten auch für die Zäumung des Wagenpferdes Geltung haben, könnte ich nur wiederholen, was dem Leser bereits bekannt ist. Ich glaube deshalb ohne weiteres zu einem anderen Bestandteil des Geschirres übergehen zu können, der ebenfalls Anlaß zu heftigem Meinungsaustausch gegeben hat, nämlich die Aufsatzzügel (Fig. 430 und 431).

Die Gegner dieser Zügel heben hervor, daß dieselben nicht nur vollkommen überflüssig sind, sondern auch dem Pferde empfindlichen Schmerz bereiten, indem sie es zwingen, eine in hohem Grade unnatürliche Kopfstellung anzunehmen. Dies trifft auch bei der in Fig. 430 allgebildeten verschärften Form der Aufsatzzügel faktisch zu. Hier haben wir es nämlich mit einer hebenden Kraft zu thun, welche doppelt so groß als die der Aufsatzzügel älterer Gattung (Fig. 431) ist. Der Schmerz, der dem Pferde dadurch verursacht wird, muß ein sehr intensiver sein. Jede Bewegung der Nacken- und Halsmuskeln ist behindert, und sollte das Pferd einen Fehltritt machen, kann von einer Wiedergewinnung des Gleichgewichts keine Rede sein. Eine natürliche Folge hiervon ist, daß das arme gemarterte Tier unruhig und widerspenstig wird. Man braucht dasselbe jedoch nur anzusehen (Fig. 433), um die Überzeugung zu gewinnen, daß die Ursache dieser Gemütsstimmung nicht Bosheit, sondern unleidlicher, durch die vernunftwidrige Anspannung hervorgerufener Schmerz ist. Hierzu kommt außerdem noch, daß ein solcher Aufsatzzügel nicht losgehakt werden kann, ohne daß die Trense dem Pferde aus dem Maul fällt. Das beklagenswerte Tier muß deshalb die Zwangsjacke auch während längerem Stillstehen oder beim Erklimmen steiler Anhöhen anbehalten.

Fig. 433.

Zu scharf wirkender Aufsatzzügel.

Ganz anders verhält es sich mit den Aufsatzzügeln der älteren Gattung. Diese können sogar unter gewissen Umständen von kaum zu entbehrendem Nutzen sein. Der Zweck solcher Aufsatzzügel ist nämlich, das in der Hand des Kutschers ruhende Gewicht zu verteilen, das Pferd zu verhindern, den Kopf zu tief herunterzugeben, es zu veranlassen, die Hinterfüße gut unter den Rumpf zu setzen und dem Fahrer im allgemeinen eine bessere Kontrolle über das Gespann zu ermöglichen, was auch, wenn die Pferde stillstehen und versuchen sollten, sich aneinander oder von der Deichsel zu reiben, von großem praktischen Nutzen sein kann.

Erfahrene Fachmänner, unter ihnen der bekannte Schriftsteller Nimrod, der Herzog von Beaufort und Harry Hieover, empfehlen deshalb auch einstimmig eine vernünftige Anwendung der Aufsatzzügel. Ersterer schreibt z. B.: „Wo ist der

Mann, der mehrere Stunden nacheinander vier kräftige Pferde halten könnte? Wie richtig es auch sein möge, Rücksicht auf das Wohlbefinden der Pferde zu nehmen, fordert also die Sorge für unsere eigene Sicherheit, daß wir uns beim Vierspännigfahren der Aufsatzzügel bedienen. Dies ist um so notwendiger, als ein Pferd, das den Kopf nach Belieben bewegen kann, jeden Augenblick im stande ist, das Kopfgestell an dem Genossen oder der Deichsel abzustreifen und ein Unglück dann kaum zu vermeiden sein dürfte." Harry Hieover äußert sich folgendermaßen: „Die Equipage ohne Rucke und Stöße an einer Menge anderer Wagen vorbeizulotsen, ist eine Aufgabe, die den Kutscher auf den „qui vive" hält, und soll dies geleistet werden können, so müssen auch die Pferde auf den „qui vive" sein. Das ist's eben, was wir mit den Aufsatzzügeln erreichen wollen."

Derselben Ansicht bin auch ich stets gewesen. Der Zweck der Aufsatzzügel ist wie gesagt ein doppelter. Zuerst sollen sie verhindern, daß das Pferd bei zweispänniger Anspannung das Gebiß an die Deichsel festhakt und sich dann das Kopfgestell abstreift. Dies ist nun allerdings kaum zu befürchten, wenn die Fahrt ohne Aufenthalt bis ans Ziel fortgesetzt wird, beim Stadtdienst und wenn die Fahrenden Besuche machen oder Einkäufe besorgen, kann so etwas aber leicht eintreffen. Die Pferde schwitzen unter dem Geschirr, und ganz besonders wird man unter dem Kopfgestell stets eine bedeutende Ansammlung von Schweiß wahrnehmen können. Dies gibt nun Anlaß zu einem mehr oder weniger irritirenden Hautjucken, auch lockt der Schweiß die Fliegen herbei, und ist es deshalb nicht zu verwundern, daß das Tier ein Verlangen darnach spürt, sich an irgend einem festen Gegenstand, sei es auch die Deichsel, zu scheuern. Die Aufsatzzügel setzen diesem an und für sich ganz natürlichen, aber mit ernsten Gefahren verknüpften Begehren bestimmte Grenzen. Zweitens verleihen die Aufsatzzügel größere Macht über hartmäulige, scharf ins Zeug gehende Pferde. Die direkte Wirkung dieser Zügel ist nämlich, dem Pferde den Kopf höher zu stellen. Dadurch wird aber auch der Gang des Tieres verkürzt, mehr versammelt, und das Durchgehen erschwert. In größeren Städten, wo scharfe und plötzliche Paraden jeden Augenblick notwendig werden können, dürfte es deshalb immer angeraten sein, sich einer Vorrichtung zu bedienen, welche der Gehlust eines stark gefütterten, wenig beschäftigten Tieres einen heilsamen Dämpfer aufsetzt.

Daß die Aufsatzzügel auch wohlthätig auf das Aussehen der Pferde einwirken, kann ich dagegen nicht zugeben, denn natürlich ist die mit diesen Hilfszügen erzwungene Kopf- und Halsstellung nie zu nennen.

Wie straff die Aufsatzzügel geschnallt werden sollen, hängt von dem Zweck ab, den wir mit denselben verfolgen. Als Vorbeugungsmittel gegen das Abstreifen des

Kopfgestelles können die Aufsatzzügel ziemlich lang gelassen werden; sollen sie aber dem Effekt vollwichtigen Hafers und andauernden Nichtsthuns entgegenwirken, so muß man sie verkürzen, bis die ungestümen Tiere das blinde Darauflosstürmen aufgeben.

Um nicht mißverstanden zu werden, erlaube ich mir jedoch ganz besonders zu betonen, daß Aufsatzzügel bei Arbeitsfuhren, auf weiteren Fahrten, bei Bergaufziehen und wenn die Pferde längere Zeit vor dem Wagen stillstehen müssen, entschieden zu verwerfen sind. Daß die Aufsatzzügel das Gebiß nicht in die Lefzenwinkel hinaufziehen dürfen, ist selbstverständlich. Richtig geschnallte Aufsatzzügel lassen augenblicklich bedeutend nach, wenn das Pferd beim Antraben den Kopf in die Höhe gibt.

Fig. 434.

Kombinirter Aufsatz- und Schleifzügel

Bei dieser Gelegenheit sei es mir auch gestattet, den Leser mit zwei amerikanischen Verbesserungen des in Europa gebräuchlichen Aufsatzzügels bekannt zu machen. Die eine (Fig. 434) wirkt wie ein Schleifzügel und dürfte speziell bei Sternguckern und bei solchen Pferden, die sich schwer aufs Gebiß legen, von guter Wirkung sein. Wie aus der Abbildung ersichtlich, ist der bei B und C über Rollen und bei D durch die Ringe des Martingals gezogene Aufsatzzügel F, der bei A in den Haken des Kammdeckels eingehakt ist, ein Bestandteil der zum Lenken des Pferdes bestimmten Leitseile E.

Die zweite Erfindung ist in Fig. 432 und 435 abgebildet.

Der französisch-amerikanische Sportschriftsteller Jules Roussel bespricht

dieſelbe in ſeinem vortrefflichen Werke: „Le Trotteur aux Etats-Unis“ auf folgende Art:

„Der franzöſiſch-amerikaniſche Aufſatzzügel (zu beziehen vom Sattler A. Desgrais, 33 Rue Vivienne, Paris) ſetzt den Kutſcher in ſtand, alle Bewegungen des Pferdes zu kontrolliren, ohne dem Tiere Schmerz zu verurſachen. Alle bis jetzt benützten Aufſatzzügel ruhten entweder gegen die Lefzenwinkel oder gegen die Zähne, wodurch die Wirkung der Trenſe aufgehoben wurde. Mit dem hier erwähnten Zügel werden dieſe Übelſtände vermieden. Der Naſenriemen des zu demſelben gehörenden Kopfgeſtells fixirt nämlich das Trenſengebiß auf den empfindlichſten Teil der Laden des Oberkiefers. Hierdurch wird erreicht, daß das zum

Fig. 435.

Oberkiefer-Aufſatzziegel.

Fahren benützte Gebiß ſeinen richtigen Platz auf den Laden des Unterkiefers beibehält und ſo die Aufmerkſamkeit des Pferdes wach erhalten kann. Da nun außerdem der Aufſatzzügel mit der Trenſe eine hebende Wirkung auf den Oberkiefer ausübt, während das Fahrgebiß einen entgegengeſetzten Effekt auf den Unterkiefer hervorbringt, iſt dem Pferde jede Möglichkeit benommen, Widerſtand zu leiſten. Es muß der Zügelwirkung nachgeben, ohne daß die Gänge oder das Atmen hierdurch irgendwie beeinträchtigt würden. Im Gegenteil, die durch die gemeinſchaftliche Einwirkung des Aufſatzzügels und des Gebiſſes hervorgerufene, korrekte Kopfſtellung ermöglicht es dem Pferde, ſeine natürlichen Gaben beſſer zu verwerten. Schließlich verdient auch erwähnt zu werden, daß die Wirkung dieſes Zügels je nach Bedarf verſchärft werden kann. Wenn ein ſolcher Zügel dem Pferde zum erſtenmale aufgelegt wird, iſt die natürliche Kopfhaltung des Pferdes

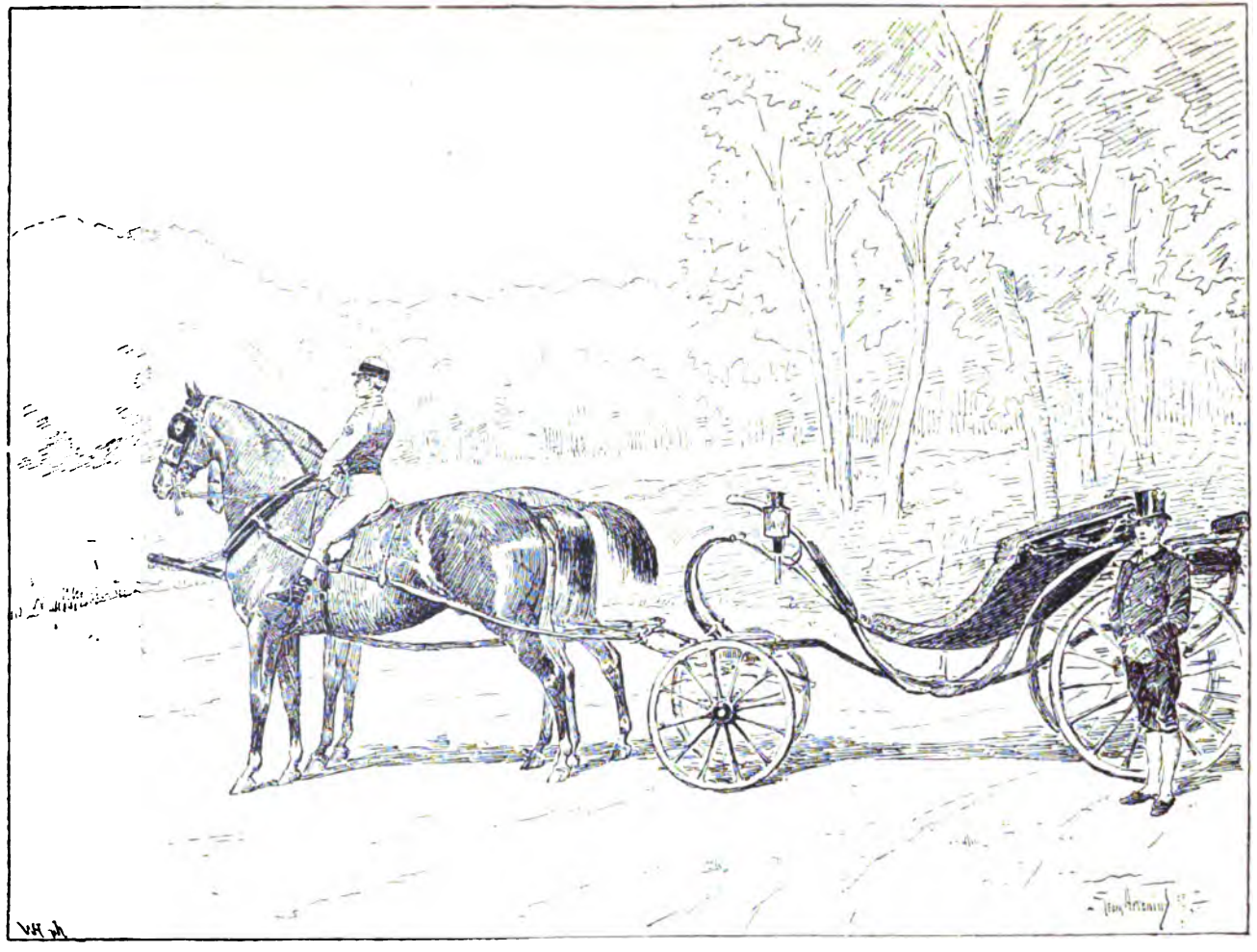
zu berücksichtigen, damit derselbe nicht straffer geschnallt werde, als mit der bisherigen Haltung des Tieres vereinbar ist. Sollte aber das Pferd hart auf die Hand gehen oder gar ein Durchgeher sein, so muß der Zügel Loch um Loch verkürzt werden, bis der Fahrer fühlt, daß er das Tier vollkommen in seine Macht bekommen. Die eigentlichen Fahrgebisse können möglichst einfach und mild sein, denn der Zweck der hier besprochenen Vorrichtung ist nicht, erlahmend auf die Lanen des Unterkiefers einzuwirken, sondern nur das Pferd gehorsam zu machen."

Mit aller Achtung vor der Empfehlung des Herrn Jules Rousſel und obgleich ich überzeugt bin, daß dieses sog. „Upper Jaw Bit" (Oberkiefergebiß) das Fahren eines „Pullers" in hohem Grade erleichtern und beim Training von Schnelltrabern vortreffliche Dienste leksten kann, würde ich doch Anstand nehmen, dasselbe täglich zu gebrauchen. Ich kann mir nämlich nicht anders vorstellen, als daß die hebende Einwirkung auf den Oberkiefer dem Pferde allmählich die üble Angewohnheit des Sternguckens beibringen müßte, denn von einem, auch nur momentanen Kopfheruntergeben kann mit dieser Zwangsvorrichtung nicht die Rede sein. Eben deshalb wäre es aber auch sehr interessant, den Effekt einer ähnlichen Zäumung auf einen Bocker zu beobachten. Ein „Upper Jaw Bit" anderer Konstrunktion zeigt Fig. 436.

Zu dem Urteil, welches ich vorstehend über das Oberkiefergebiß abgegeben, bemerkte Heinrich XXVIII. Prinz Reuß j. L. in der von mir redigirten „Hippologischen Revue" Jahrgang 1890 Nr. 20 folgendes:

„Die hier ausgesprochene Ansicht hat, wie ich mich zu überzeugen mehrfach Gelegenheit gehabt, sehr viel für sich. Ich habe bei verschiedenen guten Juckerzügen, die, sogar auf längeren Touren, was ich nebenbei bemerkt für eine Tierquälerei ersten Ranges halte, mit dem Oberkiefergebiß und dem über den Kopf laufenden Aufsatzzügel gefahren waren, entschiedene Neigung zu Hirschhälsen und unschöner, unnatürlicher Kopfhaltung bemerkt. Die auffallende Thatsache aber, daß alle derart gezäumten Pferde eine größere Schnelligkeit und höhere Knieaktion zeigten, brachte mich auf den Gedanken, dieses Gebiß bei der Dressur von Wagenpferden, besonders von Juckern, zu verwenden. Die damit erzielten Resultate sind so überraschender Art, daß ich glaubte, eine Mitteilung derselben nicht unterlassen zu sollen. Ich bin mir dabei wohl bewußt, nichts Neues erfunden oder erlebt zu haben und beschränke mich lediglich darauf, die mit dem Upper Jaw Bit gemachten Erfahrungen hier niederzuschreiben.

In meinem Stalle wird seit etwa 4 Monaten mit diesem Gebiß gearbeitet. Daß ich sehr langsam und systematisch damit vorging, ist wohl nicht mehr wie selbstredend. Der Aufsatzzügel wurde den Pferden erst einige Zeit im Stalle ange-



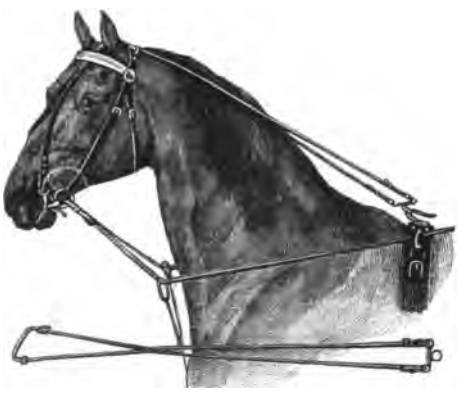
Equipage à la Daumont.

legt und zwar ſo lang geſchnallt, daß die Tiere den Kopf bequem heruntergeben konnten. Ebenſo lang geſchnallt wurden ſie bei der erſten Fahrt aufgeſetzt.

Die Pferde gingen nach dieſer Vorbereitung ausnahmslos ruhig und ohne Widerwillen mit dem neuen Gebiß. Als eigentliches Fahrgebiß benutzte ich eine Wiener Ringeltrenſe mit ſtarkem Mundſtück.

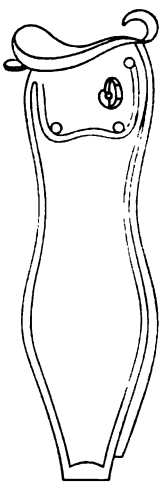
Um mich zu überzeugen, welchen Effekt der neue Aufſatzzügel habe, wenn man ihn ohne jede Vorbereitung benutzt, ließ ich denſelben einem älteren, ganz

Fig. 436.



Amerikaniſches Oberkiefer-Gebiß.

Fig. 437.



Kammdeckel.

ſicheren Wagenpferd, das gewöhnt iſt, mit gewöhnlichem Aufſatzzügel zu gehen, auflegen. Die Wirkung war eine überraſchende. Das ſonſt abſolut ſichere und ruhige Tier verweigerte mit aller Energie das Anziehen und begann einen Eilmarſch nach rückwärts, der nichts Gutes verſprach. Sofort nachdem es von der Zwangsjacke befreit war, zog es aber ebenſo willig und ſicher an, wie es dies ſtets zu thun pflegte. Ich habe dieſer gemachten Erfahrung mit Abſicht gleich Erwähnung gethan, da es leider nur zu viel Menſchen gibt, die eine Neuerung ohne jede Vorbereitung einführen wollen; daß man aber hier in den meiſten Fällen nur negative Reſultate erzielen dürfte, glaube ich verſichern zu können.

Seit etwa 3 Jahren beſitze ich einen Jucker, der bei jeder vortreibenden Hilfe mit der Peitſche galoppirte und keine Macht der Welt vermochte dem ſonſt brillant gefahrenen und gehenden Tier dieſe Untugend abzugewöhnen.

Ich ſpannte den Wallach, als ich ihn zum erſtenmal mit dem Upper Jaw

Bit fuhr, in einen ganz leichten amerikanischen Road Cart. Der Aufsatzzügel war so geschnallt, daß das Pferd bei seiner natürlichen Kopfhaltung im Trabe eine ganz leichte Anlehnung an das Oberkiefergebiß nehmen mußte. Schon der erste Versuch, das Pferd mit der Peitsche vorzutreiben, übertraf meine kühnsten Erwartungen. Zwar fiel dasselbe wie gewöhnlich sofort in Galopp, bekam aber schon beim ersten Sprung einen empfindlichen Rucker mit dem Oberkiefergebiß ins Maul, so daß er sofort wieder zum Trabe überging.

Schon bei der vierten oder fünften Peitschenhilfe gab er den Versuch zu galoppiren auf und ging einen reinen langgestreckten Trab. Während der nächsten 8 Tage in dieser Weise weiter gefahren, verlor sich die Neigung zu galoppiren in geradezu lächerlicher Weise, und als ich ihn nach einer Woche wieder vierspännig fuhr, konnte man ihn, obwohl er nun wieder einen gewöhnlichen Aufsatzzügel bekam, ganz dreist mit der Peitsche berühren, ohne daß er Miene machte zu galoppiren.

Als er nach einiger Zeit wieder anfing in den alten Fehler zu verfallen, genügte eine einzige Fahrt einspännig mit dem Upper Jaw Bit, um ihm den Spaß auf eine ganze Weile zu verleiden. Jetzt nach drei Monaten hat er sich das Galoppiren so gut wie ganz abgewöhnt; es ist somit in einem Vierteljahr das erreicht, was sowohl ich als mein brillant fahrender, sehr routinirter Fahrmeister drei Jahre lang vergeblich zu bewirken bestrebt waren.

Ein mit einem jungen Pferd, das auch sehr viel Freude am Galoppiren hatte, angestellter Versuch, es einspännig mit dem Upper Jaw Bit zu kuriren, hat dieselbe erfreuliche Wirkung gehabt, wie bei seinem älteren Stallgenossen. Nach und nach habe ich meine sämtlichen Pferde so fahren lassen und selbst gefahren und haben dieselben ohne Ausnahme entschiedene Fortschritte im Fahren und in hoher freier Aktion der Vorderpedale gemacht.

Was letzteres anbelangt, so zeigt sich schon nach kurzer Zeit eine entschiedene Wirkung, die ich folgendermaßen erkläre: Die Aufmerksamkeit des Pferdes wird durch das hohe Aufsetzen und das gänzliche Unvermögen, seinen Kopf auch nur ein wenig herunterzubringen, nicht nur von der Erde abgelenkt, sondern es wird ihm auch die Möglichkeit, auf die Erde zu sehen, nahezu benommen. Es geht dann ähnlich wie ein blindes Tier, das bekanntlich fast immer durch hohes Heben der Beine instinktiv etwaige Hindernisse vermeiden will.

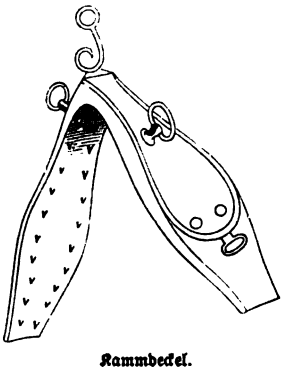
Hat das Pferd aber erst gelernt, einen ausgiebigen Gebrauch von seinen Vorderbeinen zu machen, so kann man durch verständiges Nachtreiben mit der Peitsche sehr bald auch ein viel bedeutenderes Nachschieben der Hinterhand erzielen und es ist klar, daß dies auf das Tempo einen ganz bedeutenden Einfluß zum Guten hat.

Was nun die von Graf Wrangel aufgeworfene Frage „welchen Effekt das Ge-

biß wohl auf einen Bocker haben werde" anbelangt, kann ich nur das eine mitteilen, daß eines meiner jungen Pferde, welches aber ganz fertig gefahren ist, vor einigen Tagen, trotzdem es mit dem Upper Jaw Bit ziemlich kurz aufgesetzt war, einen sehr ausgiebigen Gebrauch von seinen Hinterbeinen machte, indem es mehreremale sowohl hoch als auch lang hinten ausschlug, ganz so, als habe es überhaupt keinen Aufsatzzügel am Kopf. Ich schließe hieraus, daß einem Bocker sein Vergnügen wohl erschwert, aber nicht unmöglich gemacht wird.

Um der langen Rede kurzen Sinn zusammenzufassen, kann man das Oberkiefergebiß zur Dressur von Wagenpferden, namentlich um ihnen einen guten fließenden

Fig. 438.



Kammdeckel.

Fig. 439.

Kammdeckel mit elastischem Hakenriegel.

Trab beizubringen, sehr empfehlen, aber nur unter der Voraussetzung, daß es von sachverständiger, fachmännischer Hand benutzt wird. Einem Jeden den Gebrauch dieses immerhin mit Vorsicht anzuwendenden Gebisses anzuraten, würde nach meinen Erfahrungen mehr Nach- als Vorteile haben; aber auch dem Fachmanne, der vielleicht angeregt durch vorliegende Zeilen einen Versuch mit dem Upper Jaw Bit machen will, möchte ich ganz besonders bitten, es eben nur bei Versuchen zu lassen, denn für dauernden Gebrauch bei Wagenpferden, besonders auf größeren Touren, wird das Oberkiefergebiß für die armen Pferde zu einem Marterinstrument.

Ich möchte zum Schlusse nicht unterlassen, hierauf noch besonders aufmerksam zu machen, da ich leider habe sehen müssen, daß, nachdem das Upper Jaw Bit auch in Deutschland mehr Eingang gefunden, bereits entschiedener Mißbrauch mit demselben getrieben wird. So sah ich in Berlin einen Droschkenkutscher I. Klasse, der sein beklagenswertes Tier mit dem Oberkiefergebiß aufgezäumt hatte und das Pferd auch auf dem Droschkenhalteplatz aufgesetzt stehen ließ, so daß das arme Geschöpf beständig gezwungen war, selbst die ihm karg zugemessenen Ruhepausen mit ganz unnatürlich hoch gehaltenem Kopf zuzubringen.

Also Vorsicht! Das Upper Jaw Bit bleibt immer ein scharfes Messer, welches nicht für jedermanns Hand gemacht ist, soll es nicht Schaden bringen."

Der Kammdeckel muß bei einspännigem Geschirr größer und stärker als bei zweispännigem sein. Beim sog. Gighgeschirr besteht derselbe sogar aus einem kleinen Tragsattel. Es hat dies seinen Grund darin, daß der Deckel eines Einspänners nicht nur die Gabelbäume tragen muß, sondern auch beim Rückwärtstreten auf eine harte Probe gesetzt wird. Der Unterschied in der Form der Kammdeckel beim ein- und zweispännigen Geschirr geht aus Fig. 437 und 438 hervor. Die obere Seite der Kammdeckel wird auf allen eleganteren Geschirren

Fig. 440.

Kammdeckel-Unterlage.

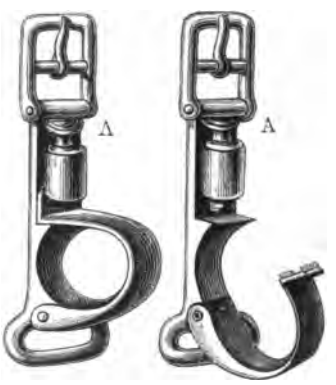
Fig. 441.

Schwanzriemen.

Fig. 442.

Gabelträger.

Fig. 443.



Patent-Gabelträger.

mit Lackleder überzogen. Die Mode fordert, daß die Form der Kammdeckel mit jener der Scheuleder übereinstimme. Sehr hübsch macht es sich, wenn der Kammdeckel eine Unterlage von farbigem Lackleder oder Tuch (Fig. 440) erhält, deren Farben mit der Lackirung des Wagens harmoniren. Daß eine solche Unterlage denselben Schnitt wie der Kammdeckel haben muß, versteht sich von selbst. Die gegenwärtige Mode begünstigt Kammdeckel von der leichtesten Gattung. Fig. 439 zeigt einen Kammdeckel amerikanischer Konstruktion mit elastischem Hakenriegel.

Die auf einspännigen Geschirren vom Kammdeckel ausgehenden Gabelträger (Fig. 442) sollen eine genügende Länge haben, so daß sie die Gabelbäume in der richtigen Lage, d. h. mitten vor dem Punkte, wo die Deckelklappen hervorschwellen, erhalten können. Nur wenn die Gabelbäume vorne sehr stark gebogen sind, dürfen die Gabelträger kürzer sein.

In Fig. 443 bringe ich einen neuartigen Gabelträger, Patent der Herren

Schmöle & Comp., Minden i./W. und Berlin C, Scharrenstraße 3, welche dazu empfehlend sagen: „Derselbe hat die Annehmlichkeit, daß er sich vermittelst einfachen Ziehens an dem daran befindlichen Knopf „A“ öffnet, von dem Scherbaum löst und sich ebenso rasch durch einfachen Druck beim Anschirren schließen läßt.

Es ist dies nicht nur ein Vorteil beim Stürzen der Pferde, sondern auch eine große Bequemlichkeit beim Anschirren, besonders im Winter, wenn der bisher nötige lange Riemen, durch Frost hart und steif geworden, sich schwer an- und abschnallen läßt.

Der Träger ist bereits vielfachen Proben, auch in Bezug auf seine Dauerhaftigkeit, unterworfen worden und geht das Urteil der Sachverständigen allgemein

Fig. 444.

Stark aufgepolsterter Schweifriemen.

dahin, daß er einem lange gefühlten Bedürfnisse auf diesem Gebiete abhilft, und sich daher bald gänzlich Eingang verschaffen wird, was uns die jetzt schon sehr starke Nachfrage auch bestätigt.“

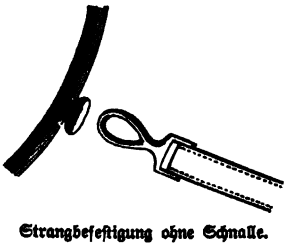
Bezüglich der Länge der Gabelträger wäre noch zu erwähnen, daß dieselbe auch von der Länge der Zugstränge abhängig ist. Sind z. B. die Stränge zu kurz, so werden die Kammdeckel und die Gabelträger durch die Bewegungen des Pferdes nach vorwärts gezerrt und dies hat wiederum zur Folge, daß der Schweifriemen straffer angezogen wird, als dem Pferde angenehm sein kann. Sollten dagegen die Stränge zu lang sein, so zieht das Pferd an der Gabel, statt an den Strängen. In beiden Fällen aber muß die Anspannung beunruhigend und irritirend auf das Pferd einwirken.

Hinterzeug wird gegenwärtig nur zu schweren Wagen benützt. Der Zweck desselben ist beim Abwärtsfahren einen Teil der Last vom Kummet zu übernehmen. Mit der Einführung der verbesserten Hemmvorrichtungen ist jedoch das Hinterzeug auch an den schweren Geschirren immer seltener geworden.

Der Schwanzriemen (Fig. 441) behauptet dagegen immer noch seinen Platz. Unentbehrlich ist derselbe indessen durchaus nicht; da er aber dazu beiträgt,

den Kammdeckel in der richtigen Lage zu erhalten, und, wenn stark ausgepolstert an dem unter der Schweifrübe liegenden Teil (Fig. 444), auch das Schweifklemmen verhindert — was besonders, wenn das Pferd die üble Angewohnheit hat, die Leitseile mit dem Schweife zu fangen, von großem praktischen Nutzen sein kann — ist es erklärlich, daß es der Mode noch nicht gelungen, ihm den Garaus zu machen.

Fig. 445.



Strangbefestigung ohne Schnalle.

Fig. 446.

Strangschnalle.

Fig. 447.

Strangzapfen.

Über das Kummet habe ich mich in dem vorhergehenden so erschöpfend ausgesprochen, daß ich demselben jetzt nur wenige Worte zu widmen brauche. Zum Einfahren von jungen Pferden eignen sich Kummete von geflochtenem Stroh oder Bast ganz vortrefflich. Dieselben sind viel leichter, weicher und billiger als die ledernen Kummete und besitzen außerdem eine weit größere Dauerhaftigkeit, als

Fig. 448.

Patent Sicherheits-Strangschnalle.

man wohl anzunehmen geneigt ist. Bei der Allgemeinen Nordischen Fahrschule zu Jönköping war stets eine größere Anzahl solcher Bastkummete im Gebrauch und haben sie sich daselbst sehr gut bewährt. Ich schreibe dies teilweise dem Umstand zu, daß diese Kummete auf der inneren Seite mit Wollstoff bekleidet sind, denn es ist eine, jedem erfahrenen Kutscher bekannte Thatsache, daß das kalte Leder der gewöhnlichen Kummete, besonders im Winter, junge Pferde davon abschreckt, sich herzhaft ins Geschirr zu legen.

Die Zugstränge können auf verschiedene Art am Kummet befestigt werden. Gewöhnlich geschieht dies vermittelst fester Schnallstücke, welche mit den Kammdeckeln verbunden sind. Da es aber bei vielen Gelegenheiten sehr erwünscht ist,

die Stränge schnell und ohne große Mühe vom Kummet lösen zu können, dürfte die in Fig. 445 abgebildete französische Erfindung wohl zu empfehlen sein. Die Vorteile derselben liegen auf der Hand: die Stränge können ebenso leicht befestigt als losgemacht werden und lassen sich die von dem übrigen Geschirr gänzlich getrennten Kummete beim Anschirren bequem über den Kopf des Pferdes streifen.

Daß die Stränge möglichst solide und stark gearbeitet werden müssen, ist selbstverständlich. Das Verlängern oder Verkürzen der Stränge wird gewöhnlich vermittelst einer nahe beim Kammdeckel angebrachten Schnalle bewerkstelligt (Fig. 446). Weit bequemer ist jedoch die in Fig. 447 dargestellte Vorrichtung. Wie aus der Abbildung ersichtlich, ist der Strang hier mit einer schiebbaren Kapsel versehen, auf welcher sich ein an einem Deckel befestigter Zapfen befindet, der, wenn der Deckel heruntergeklappt wird, in eines der Stranglöcher eingreift. Will man dagegen die Länge der Stränge verändern, so braucht man nur den Deckel in die Höhe zu heben. Diese Handgriffe sind so einfach, und die ganze Vorrichtung so praktisch, daß man nicht recht begreift, wie es möglich ist, daß die schwerfällige unbequeme Schnalle nicht schon lange von dieser bereits vor 30 Jahren patentirten Erfindung verdrängt worden ist. Eine jüngere Erfindung, die denselben Zweck verfolgt, ist in Fig. 448 abgebildet. Der bewegliche Bügel dieser Schnalle gestattet es, dieselbe mit einem Ruck zu lösen.

Fig. 450.

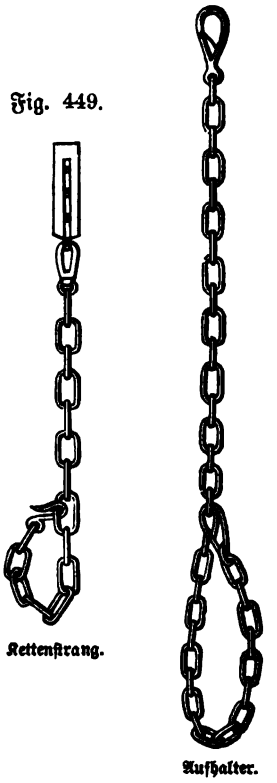


Fig. 449.

Kettenstrang.

Aufhalter.

Zu leichtem, modernem Sportfuhrwerk bedient man sich vielfach der sog. Kettenstränge (Fig. 449), welche an ihren unteren Enden mit leichten, aber starken Ketten versehen sind, und infolge dessen ohne große Mühe im Handumdrehen verkürzt oder verlängert werden können.

Bezüglich der Länge der Stränge schreibt „Nimrod“: „Die Stränge sollen immer möglichst kurz geschnallt werden, denn das Pferd kann kaum nahe genug an der Last stehen. Beim Vierspännigfahren z. B. sollen die Hinterbeine der Stangenpferde einer Berührung mit den Rädern nur knapp entgehen und die Schweife der Spitzenpferde dicht vor den Tritteln der Vorderwage stehen.“ Diese Ansicht hat manches für sich, wenn es sich um einen Viererzug und eine Stadt-

equipage handelt; auf Landwegen und bei der Benützung zweirädriger Wagen muß den Pferden jedoch unbedingt größere Freiheit im Geschirr gegönnt werden.

Die Aufhalter können von starkem Leder oder plattirtem Metall sein (Fig. 450). Das Putzen der Ketten ist jedoch ziemlich mühsam und werden dieselben deshalb ausschließlich zu eleganten Stadtequipagen verwendet. Bei dieser Gelegenheit möchte ich auch daran erinnern, daß es eine Nachlässigkeit ist, die Aufhalter beim Abschirren an der Deichsel hängen zu lassen. Auf diese Art behandelt, müssen dieselben bald zu Grunde gehen. Der Kutscher nehme daher die Aufhalter jedesmal nach dem Abschirren von der Deichsel herunter, putze sie gerade so wie jeden anderen Bestandteil der Geschirre und verwahre sie darauf in der Geschirrkammer.

Fig. 451.

Mit Knöpfen versehene Handstutzen.

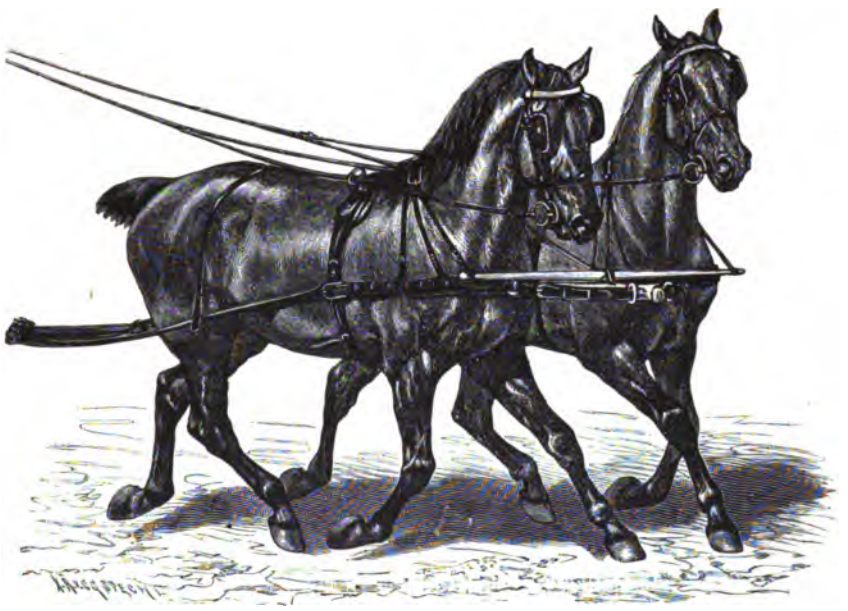
In der Stadt und auf Wegen mit lebhaftem Verkehr, wo der Kutscher oft genötigt ist, auszuweichen, werden die Aufhalter so geschnallt, daß das Pferd kaum einen Schritt nach rechts oder links machen kann, ohne auf die Richtung der Deichsel einzuwirken. Da diese Anspannung aber sehr ermüdend für die Pferde ist, paßt sie natürlich nicht für schlechte Wege und weite Fahrten. Bei solchen Gelegenheiten muß das Pferd, ohne die Lage der Deichsel zu verändern, einen Schritt seitwärts machen und so etwaigen Unebenheiten, Löchern oder Steinen ausweichen können.

Nachdem die Einwirkung des Kutschers auf die Pferde ausschließlich auf der Beschaffenheit der Leitseile beruht, kann Sorgfalt bei der Anschaffung dieser Bestandteile des Geschirres nicht genug empfohlen werden. Man glaube jedoch nicht, daß die Leitseile an Haltbarkeit gewinnen, wenn sie aus doppeltem Leder angefertigt werden. Die Dauerhaftigkeit muß hier in der Qualität des verwendeten Leders gesucht werden. Dies ist um so notwendiger, als Sprünge und andere

Schäden viel leichter entdeckt werden können, wenn die Leitſeile nicht aus zwei zuſammengenähten Lederlagen beſtehen.

Neue Zügel ſind glatt. Um dieſem Übelſtande, der ſpeziell wenn die Pferde etwas ſcharf ins Zeug gehen, dem Kutſcher den Angſtſchweiß aus allen Poren treiben kann, iſt es geraten, die Handſtutzen in lauwarmem Waſſer abzuwaſchen, ſie ſodann trocknen zu laſſen und ſchließlich auf beiden Seiten mit ein wenig pulveriſirtem Harz einzureiben. Schnelltraber, die gewöhnlich ſchwer auf der Hand

Fig. 452.



Kap-Geſchirr.

liegen, fährt man auch mit Leitſeilen, auf welchen in gleichmäßigen Abſtänden Knöpfe aus Leder oder Horn angebracht ſind (Fig. 451).

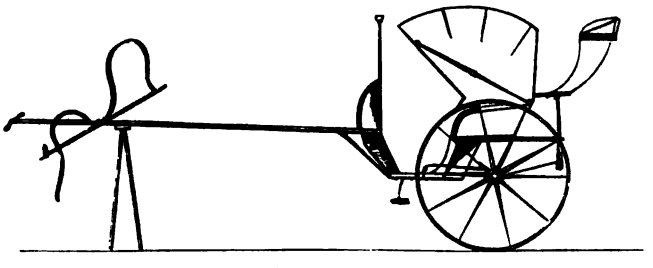
Rund genähte Leitſeile beſitzen eine ſehr geringe Haltbarkeit und können deshalb nicht empfohlen werden. Auf allen feineren Geſchirren ſind die Handſtutzen aus gelbem Leder, ja, ſoll die Equipage mit Bezug auf Eleganz den höchſten Anforderungen entſprechen, ſo läßt man die ganzen Leitſeile aus ſolchem Leder machen.

Wie die Kreuzzügel geſchnallt werden ſollen, wird in dem vom An- und Abſchirren handelnden Abſchnitte ausführlich beſchrieben werden. Es dürfte daher genügen, wenn ich hier erwähne, daß man dieſe Zügel, um dem Kutſcher das Reguliren derſelben zu erleichtern, in neuerer Zeit eine ſolche Länge gibt, daß ihre

Schnallen nur etwa 20 Centimeter vor der Hand des Kutschers zu liegen kommen. Die Einrichtung hat auch den Vorteil, daß der Kutscher die Pferde besser in seiner Gewalt hat. Er braucht z. B. nur die inwendigen Zügel stark zu verhalten und gleichzeitig die auswendigen nachzulassen, um die Köpfe und Vorderfüße seiner Pferde so nahe an einander zu bringen, daß die Tiere anhalten oder umfallen müssen — ein drittes gibt's nicht.

Der Vollständigkeit wegen erlaube ich mir schließlich noch eine Anspannung zu erwähnen, die, im Kaplande und im Englischen Indien allgemein üblich, nunmehr auch im Mutterlande Beachtung gefunden hat. Der Zweck derselben ist auch mit zweirädrigem Fuhrwerk zweispännig fahren zu können, was als eine

Fig. 453.



Hansom-Cab mit Kap-Geschirr.

nahezu ideale Anspannung zu betrachten ist, denn günstigere Verhältnisse können den Pferden bei leichterer Zugarbeit kaum bereitet werden. Dies ist auch der Grund, weshalb man sich bereits in der ersten Hälfte dieses Jahrhunderts, besonders in England und Frankreich, des sog. „Karrick à pompe“ oder "Curricle“ bediente, welcher aus einer an den beiden Kammdeckeln befestigten Querstange (pompe) zum tragen der Deichsel bestand. Derselbe Zweck wird weit bequemer mit dem Kap-Geschirr erreicht (Fig. 452).

Wie die Figur zeigt, besteht diese Anspannung aus einer Querstange (1,6 m lang), welche durch eine mitten vor der Brust der Pferde auf der Deichsel angebrachten Stahlöse durchgezogen ist. Die Querstange und mit ihr auch die Deichsel wird von den Pferden vermittelst eines schmalen Riemens getragen, der, an jedem Ende der Querstange festgeschnallt, über auf den Widerrist der Pferde liegende lederne Unterlagen läuft. Die Zugstränge werden auf gewöhnliche Art befestigt.

Der große Vorzug dieser Anspannung vor dem altmodischen Karrickel besteht außer der größeren Einfachheit darin, daß das so angeschirrte Pferd, falls es stürzen sollte, das Nebenpferd nicht mitzureißen braucht, ein Mißgeschick, das beim Karrickel kaum zu vermeiden war.

Kapgeschirr wird vorzugsweise mit Sielen gebraucht, kann aber auch zu Kummeten verwendet werden. In diesem Fall werden die Tragriemen über das Kummet und unter den Stranghaltern bis zur Querstange vorgezogen.

Jedes zweirädrige Fuhrwerk paßt zum Kapgeschirr. Wie sich dasselbe an einem englischen „Hansom-Cab" anbringen läßt, ist in Fig. 453 ersichtlich gemacht.

In bergigen Gegenden wird man jedoch auf die Verwendung des Kapgeschirres verzichten müssen, denn beim Bergauffahren hebt sich bei dieser Anspannung die Deichselspitze in lästiger Weise und geht's Bergab, so werden die Vorderbeine der Pferde ungebührlich angestrengt.

Das An- und Ausspannen.

Ohne Sauberkeit keine wahre Eleganz. Bevor also der Kutscher zum Anschirren schreitet, wird er das Pferd mit einem wollenen Lappen sorgfältig abwischen. Darauf läßt er das Tier sich in dem Stand umdrehen und beginnt mit dem Anschirren, zu welchem Zweck er das Geschirr früher auf den Standpfeiler aufgehängt hat. Sollte der Stand sehr schmal sein, so ist es jedoch rätlicher, das Pferd rückwärts auf den Stallgang hinaus treten zu lassen, es dort umzudrehen und sodann, rückwärts tretend, in den Stand zurückzuführen. Hierdurch wird vermieden, daß sich das Tier bei der meistens mühsamen und überstürzten Wendung im Stande beschädigt.

Das Anschirren beginnt damit, daß das Kummet umgekehrt, d. h. mit dem weitesten Ende nach oben, über den Kopf des Pferdes gestreift, und dicht hinter dem Kopf, dort wo der Hals am schmälsten ist, selbstverständlich nach der Seite hin wo die Mähne liegt, wieder zurecht gedreht wird. Es ist von größter Wichtigkeit, daß dies mit Vorsicht und ohne Anwendung roher Kraft geschehe. Sehr viele Pferde sind nämlich dadurch, daß der Kutscher ihnen ein zu enges Kummet mit der ganzen Kraft seiner Fäuste über den Kopf gezogen, so kopfscheu gemacht worden, daß sie nur mit größter Mühe an- und abgeschirrt werden können. Hat man ein Pferd vor sich, dessen Kopf sich durch eine sehr breite Stirn und abstehende Augenbogen auszeichnet, sollte man daher nie die kleine Mühe scheuen, die Kummetbügel loszuschnallen und das Kummet zu erweitern, bevor man es dem Tiere über den Kopf streift. Dieses Erweitern läßt sich ganz einfach auf die Art bewirken, daß man das Knie mitten auf die inwendige Seite des Kummets anstemmt und dann mit beiden Händen an der anderen Seite zieht. Nachdem das so erweiterte Kummet dem Pferde glücklich aufgelegt worden ist, werden die Bügel

wieder sorgfältig festgeschnallt, und halte sich der Kutscher hierbei wohl vor Augen, daß das Leben der Fahrenden durch das Reißen oder Aufgehen des kleinen Bügelriemens in die größte Gefahr gebracht werden kann.

Sollte das Pferd beim Auflegen des Kummets nicht stille stehen wollen, sondern durch eine blitzschnelle Kehrtwendung seinen Widerwillen gegen diese Prozedur an den Tag legen, so bleibt nichts anderes übrig, als ihm eine Trense ins Maul zu geben und deren Zügel mit der linken Hand festzuhalten, während die rechte das Auflegen des Kummets besorgt.

Nachdem das Kummet seine richtige Lage erhalten, werden dem Pferde der Kammdeckel, die Stränge 2c. vorsichtig auf den Rücken gelegt. Der Kutscher befestigt jedoch keine einzige Schnalle, bevor er nicht das Pferd aufgezäumt hat. Der Vorgang beim Aufzäumen ist bereits Seite 290 beschrieben worden.

Sodann ergreift der Kutscher den Schweif des Pferdes mit der linken Hand, hebt ihn in die Höhe, legt den gepolsterten Teil des Schwanzriemens unter und befestigt die Schnalle. Hierbei ist darauf zu sehen, daß keine Schweifhaare zwischen die Rübe und den Riemen gelangen, denn dies könnte auch das ruhigste Pferd zum Ausschlagen veranlassen und außerdem schmerzhafte Reibwunden auf dem unteren Teil der Schwanzrübe hervorrufen. Es ist deshalb geraten, die auf der linken Seite des Riemens befindliche Schnalle zu öffnen, bevor man denselben unterlegt.

Es erübrigt dem Kutscher jetzt nur dem Kammdeckel die richtige Lage (ungefähr 16 cm hinter dem Widerrist) zu geben, die Untergurte so fest anzuziehen, daß der Kammdeckel nur mit Mühe vor- und zurückgeschoben werden kann und schließlich den vorher zurecht gedrehten und durch den Deckelring gezogenen auswendigen Zügel an das Gebiß zu schnallen. Was den inwendigen Zügel betrifft, so wird derselbe ebenfalls zurecht gedreht und sodann über den Aufsatzzügel gehängt; die Handstutzen dagegen werden ordentlich zusammengelegt unter dem Deckelhaken befestigt.

Nachdem das Pferd auf diese Art angeschirrt worden ist, kommen noch einige zur Vervollständigung der Straßentoilette erforderlichen Verrichtungen an die Reihe, d. h. es werden dem Pferde die Augen uud Nüstern mit einem feuchten Schwamme abgewischt, die Mähne und der Schweif mit der Wasserbürste glatt gebürstet und die Hufe gereinigt. Darauf bleibt das Pferd, an die von den Standpfeilern herabhängenden Ausbindezügel befestigt, umgekehrt im Stande stehen, bis der Moment zum Vorspannen gekommen ist.

Beim Vorspannen eines einspännig gehenden Pferdes wird zuerst die Gabel in die Höhe gehoben. Darauf läßt man das Pferd rückwärtstreten, bis es genau unter und zwischen den Gabelbäumen steht, welche sodann heruntergelassen werden. Nun werden auch die Gabelträger und die Zugstränge befestigt, das Hinterzeug in

die Ösen der Gabelbäume geschnallt und die Untergurte angezogen. Nachdem schließlich noch die Zügel unter dem Deckelhaken hervorgezogen worden sind, ist das Vorspannen beendigt.

Beim Vorspannen eines zweispännigen Fuhrwerkes hat der Kutscher, falls er allein ist, folgende Reihenfolge zu beobachten: Das Sattelpferd wird mit der rechten und das Handpferd mit der linken Hand an den äußeren Zügeln zu dem Wagen geführt. Die Zugstränge sind hierbei in einem losen Knoten zu schürzen oder auch kreuzweise dem Pferde auf den Rücken zu legen, so daß sie nicht auf dem Boden nachschleifen. Beim Wagen angelangt, bleibt der Kutscher, das Gesicht demselben zugewendet, vor der Deichsel stehen, läßt die Pferde sich umdrehen und stellt sie ruhig an ihre resp. Plätze auf.

Das Handpferd schon im Stalle mit dem inwendigen Zügel an das vom Kutscher geführte Sattelpferd festzuschnallen, halte ich für sehr gewagt, denn bei dieser Methode kann es leicht passiren, daß das Handpferd an die Stallthüre anstößt, scheut, etwas am Geschirr zerreißt oder das Sattelpferd beschädigt, und ist es außerdem keine leichte Aufgabe, die so zusammengekoppelten Pferde dazu zu bringen, ruhig ihre Plätze an der Deichsel einzunehmen.

Sobald die Pferde gerade stehen, werden die Aufhalter lose eingeschnallt und die Kreuzzügel an die inwendige Seite des Gebisses befestigt. In den französischen Fahrschulen ist es allerdings Sitte, die Zugstränge zu befestigen, bevor die Kreuzzügel eingeschnallt werden; ich habe aber trotzdem in der unter meiner Leitung gestandenen Schule stets die oben empfohlene Reihenfolge beobachten lassen, denn es wäre mir sehr unangenehm gewesen, wenn einer meiner Schüler seine Instruktion als Entschuldigungsgrund hätte dafür anführen können, daß ihm ein Paar Pferde beim Vorspannen auf und davon gegangen. Nun aber wußte ich, daß es nur eines einzigen Griffes in die Kreuzzügel bedurft hätte, um die Tiere aufzuhalten.

Im Schnallen der Kreuzzügel kann der gute Kutscher zeigen, was er gelernt hat. Ganz unbedeutende Veränderungen in der Länge dieser Zügel bewirken oft Wunder in Bezug auf die Haltung und Gänge der Pferde. „Nimrod“ empfiehlt den Kreuzzügel desjenigen Pferdes, welches den Kopf am höchsten trägt, oder denjenigen des Nebenpferdes laufen zu lassen. Dieser Ansicht kann ich jedoch nicht unbedingt beipflichten. Ich habe nämlich gefunden, daß eine solche Lage der Kreuzzügel mit einer stilgerechten Anspannung nicht vereinbar und nur beim Vierspännigfahren über Land am Platze ist. Aus diesem Grunde glaube ich auch, daß man im allgemeinen besser thun wird, das entgegengesetzte Verfahren zu beobachten, d. h. den Kreuzzügel des höher tragenden Pferdes unter den des Nebenpferdes zu geben, vorausgesetzt natürlich, daß ersteres nicht zu empfindlich im Maule ist.

Befindet man sich in der fatalen Lage, ein Paar Pferde vor dem Wagen zu haben, von dem das eine hitzig und das andere faul ist, so kann man im Notfall zu dem Auskunftsmittel greifen, den Kreuzzügel des ersteren nur um ein oder zwei Löcher kürzer und die Stränge um ein Loch länger, als die des Genossen, zu schnallen. Da aber diese Anspannung störend auf die Zugkraft einwirkt und auch der Harmonie, welche jede regelrecht zusammengestellte Equipage auszeichnen soll, durchaus nicht förderlich ist, darf sie eben nur als Notbehelf betrachtet werden.

Das Nächste was wir nun zu thun haben, ist die Stränge zu befestigen. Es hat dies auch in einer gewissen Reihenfolge zu geschehen. Zuerst werden die Stränge des Handpferdes befestigt — der auswendige zuerst, dann der inwendige — und schiebt der Kutscher, nachdem er dies besorgt hat, den inwendigen Strang des Sattelpferdes, ebenfalls von der rechten Seite des Gespanns aus, über die Docke oder das Ortscheit. Das Befestigen des letzten auswendigen Stranges wird jedoch aufgeschoben bis alle Verrichtungen auf der rechten Seite beendigt sind, oder mit anderen Worten, bis der Handstutzen dort eingeschnallt, der Aufhalter so fest als erforderlich angezogen und der Aufsatzzügel in den Deckelhaken eingehakt worden ist. Der Kutscher wirft darauf die Zügel behutsam dem Sattelpferde zu, begibt sich selbst auf die linke Seite, legt dort den auswendigen Strang ein und befestigt schließlich den Handstutzen, den Aufhalter und den Aufsatzzügel des Sattelpferdes. Hiermit ist das Geschäft des Vorspannens beendigt.

Bei dieser Gelegenheit erlaube ich mir die Aufmerksamkeit der Herren Equipagen-Besitzer auf ein Detail zu lenken, das vielleicht manchem unwichtig erscheinen mag, aber nichtsdestoweniger von niemanden, der mit einer, in jeder Hinsicht eleganten und gelungenen Equipage Staat machen will, außer Acht gelassen werden darf. Ich meine die in allen besseren Ställen geltende Vorschrift, daß der Kutscher zum Vor- und Ausspannen eine große, die ganze vordere Seite seines Körpers bedeckende Schürze vorbinden soll. Damit wird der gewiß nicht nebensächliche Vorteil erreicht, daß die Livree bei der hier in Rede stehenden Arbeit nicht beschmutzt wird. Erst nachdem das Vorspannen beendigt, nimmt der Kutscher die Schürze ab, tauscht die Stalljacke gegen den Livreerock um und zieht die Handschuhe an. Sodann ergreift er die Zügel mit der linken Hand und steigt von der linken Seite auf den Bock, wo er mit der rechten Hand die Peitsche aus der Hülse nimmt.

Sollte der Kutscher beim Vorspannen über einen Gehilfen verfügen, so läßt er diesen eines der Pferde zum Wagen führen. Die Pferde werden dann von rückwärts in schiefer Richtung derart an die Deichsel gebracht, daß kein Rückwärtstreten erforderlich wird. Darauf besorgen die beiden Stallleute die Vorspannung

ihrer resp. Pferde in der oben geschilderten Reihenfolge. Sobald dies besorgt ist, stellt sich der Gehilfe mit einer Hand auf je einen der beiden inwendigen Zügel vor der Deichsel und läßt die Pferde erst auf Befehl des Kutschers los.

Das Ausspannen geschieht in entgegengesetzter Reihenfolge. Also:

1) werden die Aufsatzzügel losgehakt;
2) werden die Handstutzen und die inwendigen Zügel losgeschnallt;
3) werden die Aufhalter um einige Löcher loser geschnallt;
4) werden die Stränge losgemacht (erst die inwendigen, dann die auswendigen) und in lose Knoten geschlungen, damit sie nicht auf den Boden schleppen;
5) werden die Aufhalter vollkommen gelöst;
6) werden die Pferde vorsichtig an der Deichsel vorübergeführt.

Auch beim Abschirren ist die Reihenfolge derjenigen, welche beim Anschirren beobachtet wird, gerade entgegengesetzt. Man hakt also zuerst die Kinnkette aus, entfernt darauf das Kopfgestell mit dem Gebiß, löst den Schwanzriemen, schnallt die Ober- und Untergurte los, hebt das Geschirr mit dem rechten Arm in die Höhe, zieht das Kummet mit beiden Händen bis zum schmalsten Punkt des Pferdehalses vor, dreht es dort mit dem untersten Ende nach oben, streift es vorsichtig über den Kopf des Pfetdes, läßt dieses sich der Krippe zukehren und hängt das Geschirr auf den Standpfeiler auf.

Es genügt jedoch nicht zu wissen, in welcher Ordnung das Anschirren, Vorspannen u. s. w. zu erfolgen hat. Will der Equipagen-Besitzer eine wirksame Kontrolle über das Thun und Lassen seines Kutschers ausüben, so muß er auch beurteilen zu können, ob jede kleine Schnalle und Strupfe am Geschirr so sitzt wie es die Vorschrift fordert. Ich glaube mir keine Ungerechtigkeit zu Schulden kommen zu lassen, wenn ich behaupte, daß eine solche Fachkenntnis in den Kreisen unserer Pferdefreunde nicht gar oft zu finden sein wird. Aus diesem Grunde halte ich es auch für notwendig, der hier geschilderten Anspannung, so wie es die Pflicht eines jeden rechtschaffenen Kutschers ist, eine kritische Musterung aller wichtigeren Bestandteile der Geschirre folgen zu lassen.

Nun — das Kopfgestell soll so geschnallt sein, daß die Augen des Pferdes knapp unter dem Mittelpunkt der Scheuleder zu stehen kommen; stehen die Augen höher, so kann das Pferd über die Scheuleder hinwegsehen, wodurch natürlich der Zweck derselben vollkommen verfehlt wird. Wichtig ist außerdem, daß die Scheuleder nicht so fest anliegen, daß sie einen Druck auf die Augen ausüben können; jedoch dürfen sie natürlich auch nicht so weit abstehen, daß ihr Nutzen illusorisch wird.

Der Stirnriemen soll eine angemessene Länge haben. Ist er zu lang, so

kann er das Kopfgestell nicht in der richtigen Lage erhalten; ist er dagegen zu kurz, so werden die Ohren einer schmerzhaften Reibung ausgesetzt.

Die Kehl- und Nasenriemen werden eher lose als fest geschnallt. Zu fest geschnallt, wirkt der Kehlriemen hinderlich auf das Atmen ein. Der Kutscher sorge daher stets dafür, daß man bequem 3 Finger zwischen genanntem Riemen und dem Unterkiefer legen könne. Daß ein zu fest geschnallter Nasenriemen ebenfalls sehr beschwerlich für das Pferd werden kann, braucht wohl nicht besonders hervorgehoben zu werden. Richtig geschnallt ist dieser Riemen, wenn man den Zeigefinger unter ihm durchstecken kann.

Der Kammdeckel soll, wie bereits erwähnt, ungefähr 16 cm hinter dem Widerrist des Pferdes liegen und dort einen rechten Winkel mit den am Kummet befestigten Schnallstücken der Stränge bilden.

Die Untergurte wird fester als die Obergurte geschnallt.

Der Schwanzriemen, dessen Aufgabe es ist, den Kammdeckel in der rechten Lage zu erhalten, soll leicht an die Schwanzwurzel anliegen. Bekanntlich ist der Zweck desselben, mit den Aufsatzzügeln und dem Kammdeckel zusammenzuwirken. Dies soll aber durch entsprechendes Richten der Aufsatzzügel, nicht durch Änderung der Länge des Schwanzriemens, bewirkt werden, denn falls man z. B. den mit zu kurzem Aufsatzzügel verknüpften Übelständen durch entsprechende Verlängerung des Schwanzriemens abhelfen wollte, würde der Kammdeckel aus seiner Lage gezerrt werden.

Die Stränge sind in der Stadt kürzer als bei Fahrten über Land zu schnallen.

Der rechte Platz für den Umlaufriemen des Hinterzeuges ist ungefähr eine Handbreite unterhalb des rückwärtigen und unteren Teiles des Beckenbeines.

Die Aufhalter sollen das Pferd an der Deichsel festhalten, dürfen aber dasselbe durchaus nicht in seinen Bewegungen behindern. Zu kurze Aufhalter veranlassen das Pferd, vorzugsweise mit der auswendigen Schulter zu ziehen; zu lange führen dagegen den Nachteil mit sich, daß die Bewegungen der Pferde in den Wendungen schwankend und unsicher werden. Ich erlaube mir außerdem an die wichtige Regel zu erinnern, daß die Aufhalter bei Fahrten über Land um ein oder zwei Löcher länger als in der Stadt geschnallt werden müssen.

Die Kreuzzügel sollen so geschnallt sein, daß die Pferdeköpfe geradeaus gestellt bleiben, denn nur wenn die Pferde eine winkelrechte Stellung zum Wagen einnehmen, können sie die Zugarbeit unter günstigen Bedingungen leisten. Ein recht praktischer Brauch ist, die beiden inwendigen Zügel durch einen losen Ring aus Horn oder Metall laufen zu lassen. Man erreicht dadurch den Vorteil, daß diese Zügel besser zusammengehalten werden und sich nicht an der Deichsel fest-

haken können. Ein Pferd, das die üble Angewohnheit hat, den Kopf nach einer Seite hin zu drehen, laſſe man oft ſeinen Platz an der Deichſel wechſeln, alſo bald links bald rechts gehen.

Im Zuſammenhang hiermit will ich auch erwähnen, daß man in größeren Ställen, wo die Pferde, wenn den Anforderungen des Dienſtes Genüge geleiſtet werden ſoll, heute rechts und morgen links gehen müſſen, die Mähnen rechts liegen läßt. Zählt dagegen der ganze Pferdeſtand nur einige wenige Tiere, die ſelten

Fig. 454.

Tandem-Anſpannung mit Ortſcheiten.

oder nie die ihnen einmal angewieſenen Plätze an der Deichſel wechſeln (nützlich iſt dies, wie wir weiter unten ſehen werden, freilich nicht für die Pferde), ſo wird die Mähne meiſtens auf der inwendigen Seite getragen.

Wir werden nun unſere Aufmerkſamkeit auch dem Anſpannen eines „Tandems“ und eines Viererzuges zuwenden müſſen.

Tandem (zwei Pferde hintereinander geſpannt) zu fahren, iſt ein unter Umſtänden mit beträchtlichem Riſiko verknüpftes Vergnügen. Am unangenehmſten geſtaltet ſich dieſer Sport, wenn das in der Gabel gehende Pferd ſtolpert, denn dann kann mit nahezu mathematiſcher Gewißheit angenommen werden, daß das Spitzenpferd die ganze Equipage niederreißen wird. Wer ſich durchaus einer ſo wackeligen Anſpan-

nung bedienen will, möge deshalb vorkommendenfalls dafür sorgen, daß dasjenige Pferd, welches nicht mehr ganz sicher auf den Beinen ist, als Spitzenpferd und nicht in der Gabel plazirt werde. Freilich bleibt dann außerdem noch zu wünschen übrig, daß dieses Tier nicht kleiner als das Gabelpferd sei — denn im entgegengesetzten Falle riskirt letzteres von den Leitseilen des Spitzenpferdes zu Boden gezogen zu werden — sowie auch, daß das vorausgehende Pferd durch vorzügliche Dressur einigen Ersatz für die Mängel seines Pedales bieten könne. Ich möchte mich wenigstens für das Vergnügen bedanken, Tandem mit einem stolpernden, zu Widersetzlichkeiten geneigten Spitzenpferd zu fahren, das möglicherweise noch dazu kleiner als das Gabelpferd wäre.

Fig. 455.

Lennan'sche Tandem-Anspann-Vorrichtung.

Es gibt nicht weniger als drei Arten, die Verbindung zwischen den beiden Pferden eines Tandems zuwege zu bringen. Die Stränge des Spitzenpferdes können nämlich entweder an dem Kummet oder Brustriemen des Gabelpferdes, oder auch an den Enden der Gabelbäume befestigt werden, und drittens pflegt man in neuester Zeit zwei Ortscheite vor der Gabel anzubringen. Die erstgenannte Befestigungsart hat jedoch den bedenklichen Nachteil, daß das Gabelpferd beim geringsten Fehltritt Gefahr läuft, von dem flott trabenden Spitzenpferde umgerissen zu werden. Praktischer ist es schon, die Stränge des Spitzenpferdes vermittelst Karabinerhaken in zu diesem Zwecke an den Enden der Gabelbäume angebrachte eiserne Ösen einzuhaken. Hierdurch wird nämlich der Vorteil erreicht, daß die Gabel in einer horizontalen Lage erhalten bleibt und so dem stolpernden Pferde eine willkommene Stütze bietet. Was schließlich die vor der Gabel angebrachten Ortscheite (Fig. 454) betrifft, so springen die Vorzüge derselben vor den eben genannten Anspannungsmethoden jedem erfahrenen Fachmanne in die Augen.

Das erste Ortscheit ist 73,5 cm, das zweite 57,5 cm lang. Ersteres hat an jedem Ende ein Strangstück von 55 cm Länge, welches an den Schnallstücken der Stränge des Gabelpferdes festgehakt wird. In der Mitte dieses Ortscheits ist eine kleine, 26 cm lange Kette angebracht, die an dem Kummet des Gabelpferdes und zwar an der dort befindlichen Aufhaltekoppel befestigt wird. Der Zweck dieser Kette ist zu verhindern, daß die Ortscheite dem Spitzenpferde beim Stillstehen an die Sprunggelenke schlagen. Mitten auf dem ersten Ortscheit befindet sich ein großer Haken, auf welchem das zweite Ortscheit aufgehängt wird. Die Entfernung zwischen den beiden Ortscheiten beträgt 12 cm. An das zweite Ortscheit werden die Stränge des Spitzenpferdes befestigt.

Mit dieser vortrefflichen Anspann-Methode erhalten die Stränge des Spitzen- und Gabelpferdes dieselbe Länge und können erstere auch nie auf dem Boden schleifen, lauter Umstände, die das Wenden auf beschränktem Raume in hohem Grade erleichtern und daher von Tandemliebhabern nicht übersehen werden sollten.

Bei dieser Gelegenheit sei auch erwähnt, daß eine jüngst von der Sattler-Firma Lennan und Sohn (Dublin) erfundene neue Tandem-Anspannung großes Aufsehen in den Kreisen der Herren Fahrkünstler hervorgerufen hat. Aus der hier beigefügten Abbildung (Fig. 455) ist zu entnehmen, worin diese neuartige Vorrichtung von den älteren Anspannungsmethoden abweicht.

Wer sich der letzteren bedient hat, wird zweifelsohne gefunden haben, daß dieselben der Entwicklung der höchstmöglichsten Zugkraft nicht sehr günstig sind. Am bedenklichsten aber erscheint der Übelstand, daß die Stränge des Spitzenpferdes das Kummet des Gabelpferdes auf- und vorwärts ziehen, was seinen Grund darin hat, daß die Zuglinie bei dieser Anspannung in einem Winkel und nicht, wie es sein sollte, parallel mit der Fahrbahn zu liegen kommt. Dem wird nun durch die Lennan'sche Vorrichtung auf eine ebenso wirksame wie einfache Art abgeholfen. Beide Pferde ziehen an einer Sprengwage; die durch einen Karabinerhaken mit einander verbundenen Stränge laufen durch den Kummetring A und der Zugkraft des Gabelpferdes wird durch einen am Kummetbügel befestigten Zapfen (B) der erforderliche Ausgangs- und Stützpunkt verliehen. Die Befestigung der Stränge geschieht vermittelst der Kette C.

Die Vorteile dieser Vorrichtung sind so offenbar, daß sie der Lennan'schen Erfindung wohl eine ebenso schnelle als allgemeine Verbreitung sichern werden.

Als allgemeine Regel gilt, daß dem Spitzenpferde die Stränge im Tandem länger als im Viererzuge zu schnallen sind. Die Leitseile werden dagegen genau so wie im Viererzug geschnallt. In England benützt man vielfach zum Tandemfahren Stränge aus starkem Gewebe derselben Gattung, die zu Longen und Steig-

riemen für Rennſättel verwendet werden. Auch für die Leitſeile empfiehlt ſich Hanfſtoff beſſer als Leder, denn das Gewicht der langen ledernen Zügel iſt ſo bedeutend, daß es nicht nur ermüdend auf die Hand des Kutſchers, ſondern auch ſchädlich auf das Maul des Spitzenpferdes einwirkt. Außerdem laufen die Stoffzügel viel leichter durch die Deckelringe, was beſonders im Gedränge das Tandemfahren ſehr erleichtert. Unentbehrlich iſt weder der Kammdeckel, noch der Schwanzriemen mit dazu gehörenden Strangträgern für das Spitzenpferd. Ich würde jedoch dieſe Geſchirr-

Fig. 456.

Schlitten-Tandem.

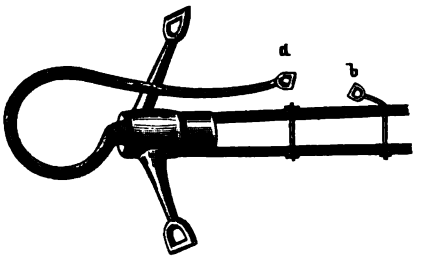
beſtandteile ſehr ungern vermiſſen, denn es läßt ſich nicht leugnen, daß dieſelben — von dem hübſcheren Ausſehen gar nicht zu reden — wirkſam dazu beitragen, die Leitſeile und Stränge des Spitzenpferdes in der richtigen Lage zu erhalten.

Der beſte Wagen zum Tandemfahren iſt ein hoher, zweirädriger Dog-Cart. Selbſtverſtändlich *kann* auch ein vierrädriger Wagen hierzu benützt werden, nur geſtaltet ſich die Situation mit einem ſolchen, bei etwaigen Konflikten, z. B. falls das Gabelpferd plötzlich den Einfall bekommen ſollte, Rückwärts-Marſch zu machen, viel bedenklicher, als mit einem zweirädrigen Fuhrwerk. Undenkbar iſt es auch nicht, daß es dem Kutſcher paſſiren könnte, eine Ecke etwas zu ſcharf abzuſchneiden; in dieſem Falle wird es ihm aber ſehr tröſtlich ſein, zu wiſſen, daß er ſich um keine Hinterräder zu bekümmern braucht. Aus dieſen Gründen und da keine Sicher-

heitsmaßregel bei der riskablen Tandem-Anspannung zu verachten ist, glaube ich dem Leser anraten zu müssen, zum Tandemfahren grundsätzlich nur zweirädrige Wagen zu benützen.

Die Schwierigkeit, dem Kutscherſitz eines Schlittens die genügende Höhe zu geben, beeinträchtigt die allgemeinere Anwendung der Tandem-Anspannung zum Schlittenfahren. Es ist dies in mancher Hinsicht zu beklagen, denn speziell auf dem Lande tritt zur Winterzeit sehr oft der Fall ein, daß die Wege infolge lang-

Fig. 457.



Deichselhaken.

wierigen und heftigen Schneefalles so schmal werden, daß zwei nebeneinander gespannte Pferde kaum Platz auf demselben finden und hierdurch zum Deichselbrängen verleitet werden. Außerdem ermöglicht die Tandem-Anspannung den Reitpferden

Fig 458.

Vorlegewage.

in der zum Reiten wenig geeigneten Saison, oder zweien in der Größe nicht recht zueinander passenden Wagenpferden, eine gesunde Bewegung zu verschaffen. Mit einem Schlitten, des in Fig. 456 abgebildeten Modells, ist freilich allen Schwierigkeiten abgeholfen.

Das Anspannen eines Viererzuges kann nicht von einem einzigen Mann besorgt werden, sondern sind hierzu mindestens zwei geübte Leute erforderlich.

Die Deichsel eines zum Vierspännigfahren bestimmten Wagens muß an ihrem vorderen Ende mit einem soliden eisernen Haken zur Aufnahme der Vorlegewage (Fig. 457) versehen sein. Um zu verhüten, daß sich die Stangenpferde mit dem Gebisse an dieser Vorrichtung festhaken, werden die Punkte a und b vermittelst

eines schmalen Riemchens miteinander verbunden. Wie die Vorderwage beschaffen ist, geht aus Fig. 458 hervor.

Das eigentliche Anspannen wird, was die Stangenpferde betrifft, genau wie beim zweispännigen Fuhrwerk bewerkstelligt. Nachdem sodann die Spitzenpferde ungefähr zwei Schritte vor den Stangenpferden aufgestellt worden, werden die Kreuzzügel der ersteren eingeschnallt. Darauf zieht der Kutscher die Leitseile durch die zu diesem Zweck auf der auswendigen Seite des Kopfgestelles der Stangenpferde angebrachten Ringe und schnallt sie an die Kreuzzügel der Vorderpferde fest. Schließlich werden auch die Stränge der Vorderpferde an die Vorlegewage befestigt.

Damit ist die Anspannung beendigt. Der Gehilfe stellt sich nun vor die Vorderpferde, die er bei den inneren Zügeln festhält, bis der Kutscher die 4 Zügel in der linken Hand so geordnet, daß dieselben alle gleichmäßig anstehen und vom Bocke aus das Kommando „Los" gegeben hat.

Dem im Vierspännigfahren wenig geübten Leser dürfte jedoch vorstehende Anleitung kaum genügen. Ich glaube deshalb noch Eines und das Andere, was beim Zusammenstellen und Anspannen eines Viererzugs von Wichtigkeit ist, hervorheben zu müssen.

Wir wollen uns zu diesem Zweck zuerst die Pferde näher ansehen.

Die Vorderpferde sollen ungefähr eben so groß wie die Stangenpferde sein. Es schadet jedoch nichts, wenn sie etwas größer sind, ja, manche Fachmänner betrachten dies sogar als einen Vorteil.* Unbedingt notwendig aber ist, daß die Vorderpferde sich durch Energie, gute Gänge und vollendete Dressur auszeichnen.

Die Stangenpferde haben sowohl aufwärts wie abwärts das schwerste Los. Nichtsdestoweniger wäre es ein Mißgriff seitens des Kutschers, wenn er aus diesem Grunde die Stangenpferde auf Kosten der Vorderpferde schonen wollte, denn den Wagen mit ausgepumpten Stangenpferden nach Haus zu bringen ist keine Unmöglichkeit, falls nur die Vorderpferde noch ihren Dienst leisten; sobald aber diese striken, wird die Situation kritisch.

Pferde, die scharf ins Zeug gehen, sind am leichtesten an der Deichsel zu fahren. Ein solches Tier pflegt auch ruhiger mit einem lebhaften, als mit einem trägen Genossen zu gehen. Bei dieser Gelegenheit sei erwähnt, daß difficile Pferde stets links gespannt werden sollten, wo sie der wirksamen Kontrolle des Kutschers zugänglicher sind. Dies gilt natürlich ganz speziell von solchen, welche, sowie ihr Blut etwas in Wallung gerät, z. B. beim Passiren scharfer Ecken hintenausschlagen. Pferde, die sich diese Ungezogenheit erlauben, dürfen auch nicht ohne

* Den gefälligsten Anblick gewährt wohl ein Viererzug, dessen Vorderpferde größer und schlanker als die Stangenpferde sind.

Strangtränger gefahren werden. Dadurch wird wenigstens der Vorteil erreicht, daß die Stränge mit in die Höhe gehen, wenn das Pferd das Hinterteil hebt, und das ist immerhin etwas.

Was die übrige Anspannung der Stangenpferde betrifft, hängt das meiste vom richtigen Schnallen der Aufhalter und Stränge ab. Ich gehe hierbei von der Voraussetzung aus, daß für genaues Passen der Deichsel in der Deichselöse und korrekte Konstruktion des Vorderwagens gesorgt ist, denn fehlt es in diesen Punkten, so muß die Deichsel auch bei der besten Anspannung den Pferden das Ziehen furchtbar sauer machen. Sieht der Kutscher, daß die Deichsel heftig auf und niederschlägt, so kann er überzeugt sein, daß irgend etwas am Vorderwagen nicht in der Ordnung ist.

Als allgemeine, feststehende Regel gilt, daß die Aufhalter der Stangenpferde genügend kurz geschnallt werden sollen. Jedes „mehr" in dieser Richtung ist vom Übel. Vor einen leichten Wagen können wir die Pferde freilich sehr kurz spannen; wir erreichen dadurch den doppelten Zweck, die Pferde dicht bei einander und die Deichsel ruhig zu erhalten. Vor einer schweren Mail-Coach müssen wir aber den Pferden mit Rücksicht auf die Schwere der Deichsel etwas mehr Freiheit gönnen. Es wird nämlich auch bei den besten Wagen dieser Art stets ein gewisses Schleudern der Deichsel zu bemerken sein und dürfen deshalb die Aufhalter nicht so fest angezogen werden, daß der hierdurch hervorgerufene Stoß bei jedem Schritt die Stangenpferde am Widerrist trifft. Überhaupt sollte ein gewissenhafter Kutscher immer genau wissen, welche Aufhalterlänge jedem seiner Stangenpferde am besten paßt, denn ein Pferd hält den Wagen leichter mit kurzgeschnallten Aufhaltern auf, ein anderes thut dies am sichersten mit längeren.

Die Stangenpferde können, wie wiederholt hervorgehoben wurde, kaum nahe genug an den Wagen gehen. Die Deichsel sollte aber dennoch stets ein gutes Stück über die Schultern hinausragen, damit die Wirkung der Last diesen Körperteil beim Bergabfahren in möglichst gerader Richtung treffen könne. Das Hervorragen der Deichsel erleichtert auch das Aufhalten und verhütet die unangenehmen Seitenstöße. Da der Anzug der Aufhalter leicht die Wirkung hervorruft, daß die Stangenpferde mit der Vorderhand zu dicht aneinander gepreßt werden, pflegt man den äußeren Strang um ein Loch länger als den inwendigen zu schnallen.* Gründliche Abhilfe wird aber dadurch allein nicht bewirkt. Was die Stangenpferde dazu verleitet, gegen einander zu drängen, ist die Wirkung der Kreuzzügel, der Anzug der Aufhalter und das Streben der Tiere, die Deichsel durch Andrücken

* Dies hat auch aus dem Grunde zu geschehen, weil die Stangenpferde sich stets ein wenig der Deichsel zuneigen und die äußeren Stränge hierdurch einer größeren Spannung ausgesetzt werden.

ihrer Schultern und Rippen möglichst unbeweglich zu erhalten. Sie werden deshalb am sichersten in der geraden, parallelen Richtung erhalten werden können, wenn der Vorderwagen so konstruirt ist, daß die Deichsel nicht schleudert, wenn die Vorderpferde geradeaus gehen, der Deichselhaken somit auch von keinen Seitenstößen getroffen wird, und schließlich wenn der Kutscher eine so leichte, weiche Hand hat, daß jede zerrende Wirkung der Kreuzzügel vermieden werden kann.

Ein gutes Mitel, sowohl Stangen- als Vorderpferde geradeausgehend zu erhalten, ist, dem nach innen drängenden Tiere den auswendigen Zügel um ein Loch tiefer an dem Unterbaum der Kandare als den inwendigen zu schnallen.

Die Vorderzügel werden verschiedenartig an den Geschirren der Stangenpferde durchgezogen. Man zieht sie z. B. durch elegante, auf dem Kopfgestell zwischen den Ohren der Stangenpferde angebrachte Schlüssel, oder auch läßt man sie über die Kinnriemen der Stangenpferde laufen, falls man nicht vorzieht, zu besagtem Zweck an der äußeren Seite der Zäume der Stangenpferde, in die Schnalle, welche Backen- und Kopfstück zusammenhält, einen Ring einzuschnallen, durch welchen die Zügel zu ziehen sind, bevor sie an den Vorderpferden befestigt werden.

Ich habe stets die letztgenannte Methode in der unter meiner Leitung gestandenen Fachschule befolgen lassen. Daß es sich sehr hübsch ausnimmt, wenn die Vorderzügel durch die über dem Aufsatzhaken angebrachten Schlüssel und von dort durch die Schlüssel auf den Kopfgestellen der Stangenpferde gezogen sind, will ich durchaus nicht bestreiten. Diese Eleganz wird aber auf Kosten der Stangenpferde erreicht, denn gehen die Vorderpferde stark in die Zügel, so werden die Köpfe der Stangenpferde gewaltsam herabgedrückt und ist es außerdem bei solcher Anspannung nicht zu vermeiden, daß die Vorderpferde jedesmal einen schmerzhaften Ruck ins Maul bekommen, wenn die Stangenpferde mit den Köpfen werfen. Wer durchaus die Vorderzügel über die Köpfe der Stangenpferde führen will, sollte wenigstens unterlassen, dieselben durch die Kammdeckelschlüssel zu ziehen. Dadurch verlieren nämlich diese Zügel bedeutend an ihrer Hebelkraft und in demselben Maße vermindert sich auch ihre belästigende Einwirkung auf die Pferde.

Die Vorderzügel über die Kinnriemen der Stangenpferde laufen zu lassen, ist selbstverständlich noch weniger zu empfehlen, denn mit dieser Methode können die Stangenpferde keinen Moment zu Ruhe kommen.

Ich kann deshalb nur anraten, die Vorderzügel durch die soeben beschriebenen Ringe an der auswendigen Seite des Kopfgestelles der Stangenpferde zu ziehen. Diese aus polirtem oder mit Leder überzogenem Metall angefertigten Ringe in der Größe eines Thalers, werden an einem schmalen, etwa 2½ cm langen Doppelriemchen festgeschnallt. Der Altmeister Hamelmann, der dieselben ebenfalls aufs

wärmste befürwortet, macht seine Leser darauf aufmerksam, daß „die Zügel wie oben beschrieben, bei einem Viergespann angebracht, erstens bezwecken, die Stangenpferde weniger zu belästigen, daher dieselben auch im Gange die Köpfe viel ruhiger halten. Sollten die Pferde auch etwas mit den Köpfen werfen, so wirkt doch der Zügel bei dieser Anspannung nicht so empfindlich auf das Maul der Vorderpferde, da Ring und Riemchen demselben mehr Spielraum gewähren, als wenn er über den Köpfen der Stangenpferde durch die Schlüssel gezogen ist. Zweitens ist man durch die Schlüssel auf den Köpfen vielfachen Gefahren ausgesetzt. Bei der größten Aufmerksamkeit des Kutschers kann es sich z. B. zutragen, daß ein Pferd beim Abwehren der Fliegen mit dem Kopfschlüssel an den Zügeln des anderen Pferdes sich festhakt, was oft die schlimmsten Folgen haben kann. Ferner läßt sich ein Viererzug viel leichter und sicherer lenken, wenn die Vorderzügel an der äußeren Seite der Stangenpferde durchgezogen sind; denn bei dieser Art Anspannung wird in allen Wendungen das innere (die kleine Kurve beschreibende) Stangenpferd förmlich ins Geschirr hineingeschoben und so genötigt, den Wagen zur rechten Zeit durchzubringen. Zieht man aber, wie vielfach geschieht, die Vorderzügel an der inneren Seite durch, so gerät der Fahrer, wie auch die Stangenpferde, bei den Wendungen in große Nachteile; denn das innere Pferd wird dann durch die Wirkung des Vorderzügels zurückgedrängt, und dadurch, obgleich es in diesem Moment den Wagen fast allein durchbringen muß, am Ziehen verhindert."

Mit Bezug auf das Schnallen der Zügel eines Viererzuges ist außerdem noch hervorzuheben, daß die Kreuzzügel der Vorderpferde um ein bis zwei Löcher kürzer, als die der Stangenpferde geschnallt werden müssen. Die Vorderpferde kommen dadurch näher an einander und trägt dies wesentlich dazu bei, dem Kutscher die Leitung des Gespannes zu erleichtern.

Die Zugstränge der Vorderpferde werden dagegen um 15 cm länger als die der Stangenpferde geschnallt. Eine zu große Länge der Stränge ist in hohem Grade unsportmäßig; sind dieselben aber zu kurz, so setzt man sich der Gefahr aus, daß die Sprunggelenke der Vorderpferde bei jedem Anhalten der Equipage mit der Vorlegewage in Berührung kommen, und welches Unheil daraus erwachsen kann, brauche ich wohl nicht näher anzudeuten.

Manche Kutscher haben die Gewohnheit, die Stränge der Vorderpferde zu kreuzen, oder mit anderen Worten, den inneren Strang des Vorderpferdes an das Ortscheit seines Genossen, statt an dem eigenen zu befestigen. Es soll dies eine bessere Verteilung der Zugleistung ermöglichen. Meiner Erfahrung nach beruht jedoch diese Auffassung auf einem Irrtum. Ich habe im Gegenteil gefunden, daß solche Anspannung bei Pferden von ungleicher Kraft einen ungleichmäßigen, wechseln-

den Anzug auf beiden Seiten der Schultern hervorbringt. Sind aber beide Pferde gleich stark, so hat die hier erwähnte Methode keinen Zweck.

Ein anderes beliebtes Auskunftsmittel ist, den inneren Strang jedes Vorderpferdes um den des Nebenpferdes zu schlingen, bevor man ihn an die Vorlegewage befestigt. Es wird hiermit bezweckt, die Reibung der Stränge gegen die Seiten der Pferde, sowie auch ein heftigeres Schleudern der Ortscheite zu verhüten. Die Methode hat jedoch den Nachteil, die Pferde zu nahe an einander zu bringen. Dessenungeachtet kann eine solche Anspannung hie und da von Nutzen sein. Nur würde ich in solchen Fällen die Stränge nicht in einen Knoten schlagen, was sehr häßlich aussieht, sondern an den einen Strang eine lederne Schlaufe oder einen Ring anbringen, und den anderen Strang durchziehen. Der Zweck würde auf diese Art ebenso gut erreicht, ohne daß ich die inneren Stränge wie bei der früher beschriebenen Methode zu verlängern brauchte.

Vorderpferde, die hintenausschlagen, müssen natürlich einen Schlagriemen (Kicking-strap) tragen. Ganz wird das Schlagen durch diese Vorrichtung auch nicht verhindert; dieselbe bietet aber doch den Stangenpferden einigen Schutz. In Amerika pflegt man einem Schläger seine Unart dadurch zu verleiden, daß man die Enden des Schlagriemens an das Gebiß befestigt. Wenn nun das Pferd sein Hinterteil hebt, versetzt es sich einen äußerst empfindlichen Rucker im Maul. Es soll nur eines einzigen solchen Experiments bedürfen, um dem Tiere die Lust am Schlagen für immer zu vertreiben. Wohl möglich, daß es sich so verhält; mir wäre die Sache aber dennoch unheimlich, denn ich würde befürchten, das schlagende Vorderpferd durch besagte Vorrichtung in einen stützigen Rückwärtstreter zu verwandeln, und offen gesagt — vor diese Wahl gestellt, gebe ich dem Schläger den Vorzug.

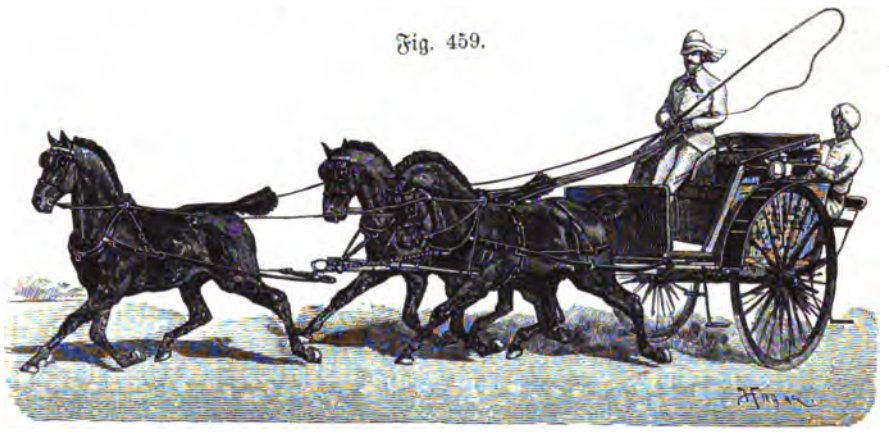
Der von Hamelmann empfohlene Sicherheitsriemen, der, an den inneren Backenstücken der Zäume der Vorderpferde festgeschnallt, beide Pferde miteinander verbinden soll, hat als Sicherheitsvorrrichtung unbedingt praktischen Wert, macht aber wie alle ähnlichen Apparate einen häßlichen Eindruck und wird deshalb an einem eleganten Viererzug nie geduldet werden.

Obgleich das Brechen der Vorlegewage unberechenbare Konsequenzen nach sich ziehen kann, darf die Solidität derselben doch nur in der Güte des verwendeten Holzes und des Beschlages, nicht in großer Schwere bestehen, denn massive Vorlegewagen drücken die Deichsel herab, und kommen dieselben ins Schleudern, so spürt das Pferd dies in den Schultern. Manche Fachmänner ziehen es vor, die Vorlegewage an der unteren Seite der Deichsel einzuhaken, weil bei dieser Methode der von den Vorderpferden ausgehende Anzug dazu beiträgt, das Herabsinken der Deichsel zu verhindern. Aus demselben Grunde bringen auch mehrere der besten

Pariser Wagenfabrikanten doppelte Haken an den Deichseln ihrer Coaches an, einen an der oberen und einen kleineren an der unteren Seite der Deichsel. In England gilt dies jedoch nicht als „stylish“.

Der Vollständigkeit wegen mögen hier auch einige Anspannungsarten Er-

Fig. 459.

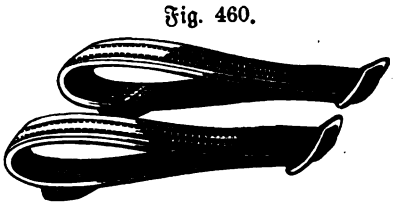


Pickaxe Team.

wähnung finden, welche, obgleich weniger gebräuchlich, dem Freunde des Fahrsports nicht ganz fremd sein dürfen.

Das sog. Random z. B., bestehend aus drei voreinander gespannten Pferden. Zu solcher Anspannung benützt man vorzugsweise Vorderzügel aus geflochtenen starken und schwarzen Schnüren von der Dicke eines Bleistifts. An dem einen Ende dieser Schnurzügel sind Schnallen für das Gebiß befestigt und an dem anderen rehledernen Handstücke von ungefähr ½ m Länge. Da 3 Paar Zügel ein hübsches Paket bilden, wird man gut thun, die Handstücke der Vorderzügel mit verstellbaren Schlaufen (Fig. 460) zu versehen und diese an den Zeigefinger festzuhaken. Noch besser ist die in Fig. 462 dargestellte Methode. Die aus geflochtenen Schnüren gemachten Zügel haben den großen Vorteil, daß sie bedeutend leichter als lederne sind, gewiß kein unwesentlicher Umstand bei Zügeln solcher Länge. Außerdem nehmen sie weniger Raum in den Schlüsseln ein und behindern auch nicht die Wirksamkeit der anderen Zügel. Mein Fahrmeister bei der allgemeinen schwedischen Fahrschule, der sehr oft 12 und mehr Pferde in einem Zug in den engen Gassen

Fig. 460.



Zügelschlaufen.

der kleinen Stadt Jönköping fuhr, bediente sich bei solchen Gelegenheiten stets Zügel dieser Gattung.

Meiner Ansicht nach ist es beim Tandem-Fahren das beste, die Vorderzügel nicht durch die Zügelringe am Kummet des Gabelpferdes zu ziehen. Es genügt, wenn dieselben durch die Kammdeckelschlüssel gezogen werden; man vermeidet so unnötige Reibung. Beim Random dagegen zieht man die Vorderzügel von den Zügelringen am Kopfgestell des Gabelpferdes durch dieselben Ringe am Kopfgestell

Fig. 461.

Fünferzug.

des Mittelpferdes und von dort durch die Schlüssel am Kammdeckel und Kummet des Vorderpferdes.

Ein anderes Dreigespann, das in Indien und am Kap vielfach für zweirädriges Fuhrwerk benützt wird, ist das sog. Pickaxe Team (Fig. 459). Für Leute, die nur über 3 Pferde verfügen und zweispännig nicht fahren können oder wollen, sowie in solchen Fällen, wenn ein Vorderpferd eines Viererzuges plötzlich dienstuntauglich wird, mag diese Anspannung ihre Vorteile haben. Schön oder zweckmäßig für den gewöhnlichen Gebrauch wird sie aber deshalb doch nicht. Außerdem bleibt zu beobachten, daß das Ortscheit des Vorderpferdes extra für diesen Zweck angefertigt sein muß, denn mit dem gewöhnlichen Zugring läßt sich kein Ortscheit in der richtigen Lage am Deichselhaken erhalten.

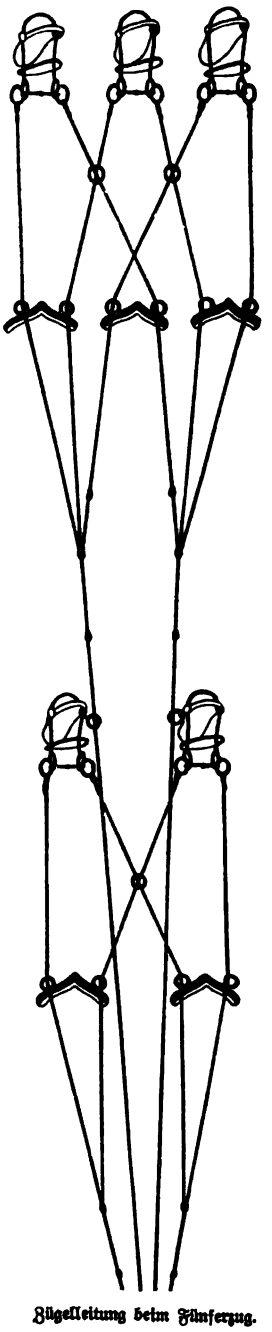
Der Fünferzug (Fig. 461) ist seit einigen Jahren bei den Pferdeausstellungen in Wien eine regelmäßig wiederkehrende Erscheinung. Derselbe ist so geordnet, daß 2 Pferde an der Deichsel und 3 als Vorderpferde gehen, nie umgekehrt.

Irgend welcher praktischer Nutzen ist jedoch mit dieser Anspannung nicht zu erreichen, sondern ist dieselbe als ein sportlicher Spaß zu betrachten, gegen welchen, wenn nur die Wege breit genug sind, vom Standpunkte des Sportman's nichts einzuwenden ist. Die Zügelleitung beim Fünferzuge zeigt Fig. 462.

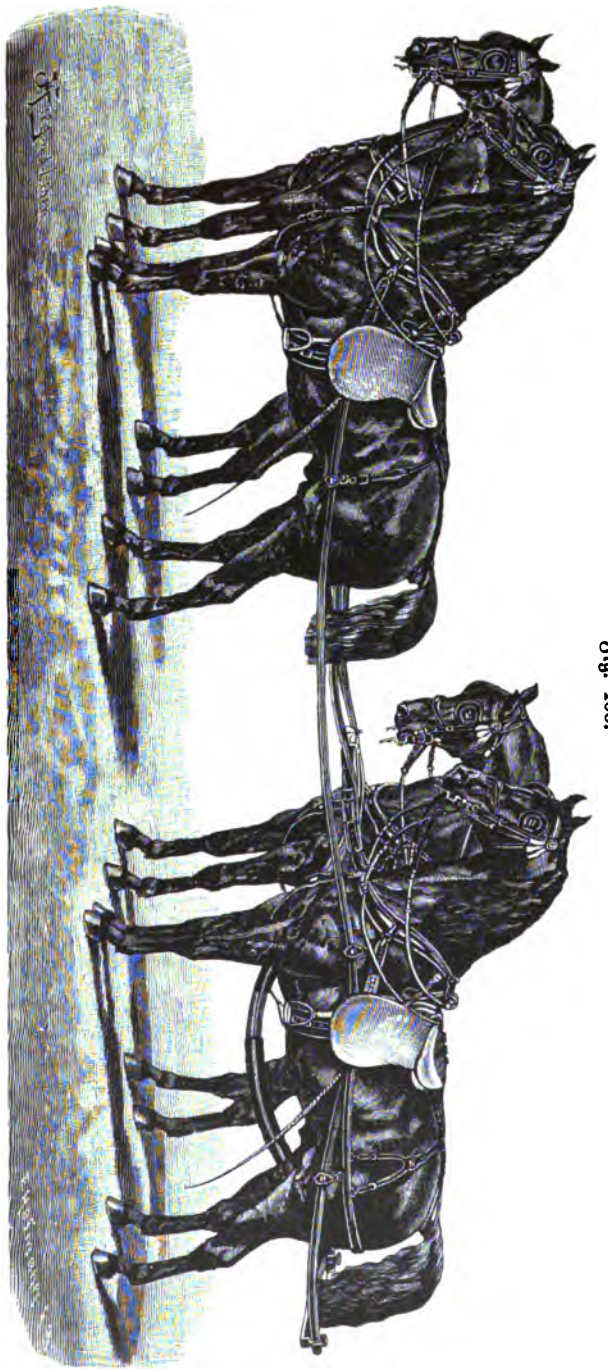
Sechser- und Achterzüge, sowie die unter dem Namen „à la Daumont“ und „à la demi Daumont“ bekannten Anspannungsarten, sind dagegen bei den meisten europäischen Höfen im Gebrauch, weshalb ich dieselben auch hier etwas näher beschreiben will.

Zu den Galazügen zu 6 oder 8 Pferden wird keine Vorlegewage gebraucht, sondern befestigt man die Stränge der Vorder- und Mittelpferde an denen des nachfolgenden Paares. Die Spitzenpferde eines Sechserzuges werden von einem auf dem linken Pferde reitenden Vorreiter geleitet. Der Kutscher leitet also nur die Stangen- und Mittelpferde. Die Zügel dieser 4 Pferde, die natürlich mit Aufsatz- und Kreuzzügel versehen sind, werden so geordnet, daß die Leitzügel der Mittelpferde durch an den äußeren Seiten des Kopfgestelles der Stangenpferde angebrachte Halbringe laufen, worauf sie der Kutscher mit den Leitzügeln der Stangenpferde in seine Hand mit aufnimmt, oder die Befestigung der verlängerten Leitzügel der Mittelpferde wird ungefähr in der Mitte der Leitzügel der Stangenpferde angebracht, so daß der Kutscher nur ein Paar Zügel in die Hand bekommt. Die Vorreitpferde haben keine Kreuzzügel. Das Vorreithandpferd ist dagegen mit zwei Zügeln versehen, von welchen der rechte an der Kammdeckelgurte festgeschnallt ist und der linke vom Vorreiter geführt wird. Das Vorreitsattelpferd ist mit Trense und Kandare nach Art der Reitpferde, jedoch mit dem gewöhnlichen Fahrkopfgeschirr, an dem die Scheuleder nicht fehlen dürfen, gezäumt und trägt einen Sattel, an welchem die vorderen und hinteren Geschirrteile angeschnallt werden.

Fig. 462.



Zügelleitung beim Fünferzug.



Anſpannung à la Daumont.

Fig. 463.

Wird dagegen der Sechſerzug nur zu Sportzwecken gebraucht, ſo fährt man denſelben mit 6 Leitzügeln; die Mittelpferde ziehen an einer gewöhnlichen Vorlegewage, aber die Stränge der Vorderpferde ſind an denen der Mittelpferde befeſtigt und ſämtliche Pferde haben ſowohl Aufſatz- als Kreuzzügel. Dieſelben Regeln gelten für den Achterzug zu Sportzwecken, nur daß die Anzahl der Zügel hier um ein Paar vermehrt wird.

Zwiſchen ganzem und halbem (demi) Daumont iſt kein anderer Unterſchied, als daß letzterer nur mit zwei Pferden gefahren wird. Im übrigen iſt die Anſpannung dieſelbe. Demi Daumont wird in den Reſidenzen des Kontinents vorzugsweiſe zu Korſofahrten, Fahrten zu und von den Rennen und ähnlichen Gelegenheiten benützt. In London, Paris und Wien ſieht man bisweilen den Demi Daumont von zwei elegant berittenen, in einfacher

englischer Reitlivree gekleideten „Outriders“ eskortirt, die jedoch hinter dem Wagen, nicht vor demselben traben.

Die Anspannung à la Daumont (Fig. 463) ist besonders elegant und wird deshalb auch mit Vorliebe zu halber Gala verwendet. Dieselbe besteht darin, daß das Viergespann von zwei auf den Sattelpferden reitenden Vorreitern geleitet wird. Die Sattelpferde erhalten hierbei, mit Wegfall der Aufsatzzügel, gewöhnliche Trensen- und Kandarenzügel, wohingegen die Handpferde ihre Aufsatzzügel beibehalten und zur rechten Hand Stell-, zur linken Führzügel für die Reiter erhalten. Die Verbindung zwischen den Vorder- und Stangenpferden wird bei der Anspannung à la Daumont nicht vermittelst einer Vorlegewage zuwegegebracht, sondern man pflegt die Stränge der Vorderpferde an die Strangschnallen der Stangenpferdegeschirre zu befestigen. Da kein Kutscher beim Fahren à la Daumont benötigt wird, darf auf einem zu solcher Anspannung benützten Wagen auch kein Kutschbock vorkommen.

Damit dürfte wohl die Schilderung der gewöhnlichsten Anspannungsarten als abgeschlossen betrachtet werden können, und wollen wir nun zu den Grundregeln der Fahrkunst übergehen.

Die Fahrkunst.

Es ist eine eigentümliche Wahrnehmung, daß, während hervorragende Fachmänner seit den ältesten Zeiten bis auf den heutigen Tag Fleiß und Mühe auf die Herausgabe dickleibiger Werke über die Reitkunst verwendet haben, solche Bücher oder Abhandlungen, die sich mit der Fahrkunst beschäftigen, sehr leicht gezählt sind. Ich gestehe, daß ich dies in mehr als einer Hinsicht bedauerlich finde, denn vom allgemeinen menschlichen Standpunkt aus gesehen, ist es sicherlich viel wünschenswerter, daß die Fahrkunst Allgemeingut werde, als daß die Menschheit Auszeichnung im Sattel erwerbe. Wer ein Pferd besteigt, hat nur für sich selbst zu sorgen, und geschieht ihm ein Unglück, so trägt er meistens allein die Folgen desselben. Ganz anders verhält es sich mit demjenigen, der ein Paar Leitseile in die Hand nimmt. Versündigt dieser sich gegen die einfachsten Regeln der Fahrkunst, so setzt er seine Mitmenschen den größten Gefahren aus. Dies wird aber allgemein als eine Rücksichtslosigkeit betrachtet, ja, es gibt sogar Menschen, die sehr unangenehm werden, wenn sie plötzlich entdecken, daß sie sich, wenn auch noch *auf* dem Fahrweg, so doch nicht mehr in dem Wagen befinden.

Es wäre deshalb vollkommen gerechtfertigt, wenn man es weit gewagter

finden würde, ohne vorhergehende Ausbildung den Fahrkünstler zu spielen, als sich an den Telegraphenapparat zu setzen, bevor man in die Geheimnisse der Telegraphie eingedrungen. Letzteres fällt freilich niemanden ein, wohingegen wir täglich Kutscher sehen können, die vom Fahren nicht mehr verstehen, als eine Obstlerin vom Telegraphiren. Und kein Schutzmann fällt ihnen in die Arme! Im Gegenteil, ältliche, dicke Damen und nervöse Jungfrauen setzen sich lächelnd und freundlich nickend in den von einem solchen Fahrkünstler geführten Wagen und ihre Angehörigen nehmen mit größter Seelenruhe Abschied von ihnen, und weder sie selbst noch sonst jemand gibt der gütigen Vorsehung die Ehre, wenn sie wohlbehalten wieder bei der Schwelle des trauten Heims anlangen.

Irre ich nicht sehr, so liegt die Grundursache der hier hervorgehobenen eigentümlichen Verhältnisse darin, daß es kaum einen Menschen gibt, der sich nicht zutraut, ein paar Pferde, nicht nur ohne sonderliche Mühe, sondern sogar mit Glanz zu fahren. Es ist das eine reine Monomanie, der auch sonst ganz vernünftige Menschen zum Opfer fallen. Merkwürdigerweise sind die Adepten der Reitkunst nicht so selbstbewußt. Ich bin z. B. überzeugt, daß unter 100 Reitern 90 ungezwungen zugeben würden, daß ihnen noch unendlich viel zu lernen übrig geblieben; aber nie, gar nie, ist es mir gelungen, mit einem Fahrdilettanten zusammenzutreffen, der, nachdem er einmal ein Paar Leitseile in der Hand gehabt, an seiner Unfehlbarkeit als Rosselenker gezweifelt hätte.

Damit will ich natürlich nicht behauptet haben, daß sich nicht nahezu jedermann, vorausgesetzt, daß er zu der Einsicht gekommen, daß man das rechte Leitseil anzieht, wenn man in der Direktion nach rechts fahren will und umgekehrt, in einem soliden, von einem philosophisch angehauchten Gaule gezogenen Karren auf dem geraden Weg erhalten könne. So viel steht aber fest, daß selbst diese anspruchslose Aufgabe dem Fachmanne Gelegenheit bieten wird, das Können oder Nichtkönnen des Fahrenden mit ziemlicher Sicherheit zu beurteilen. In viel höherem Grade ist dies natürlich bei den komplizirteren Aufgaben der Fahrkunst der Fall. Sei es als Meister oder als Pfuscher am Kutschbock das Inkognito zu bewahren, kann daher als ein Ding der Unmöglichkeit bezeichnet werden.

Aus allem dem geht hervor, daß es mehr als eines paar Fäuste bedarf, um als Kutscher zu glänzen. Ein so erfahrener Fachmann wie Harry Hieover hat sogar die Behauptung aufgestellt, daß es mehr Anlagen, Zeit und Mühe in Anspruch nähme, Hervorragendes in der Fahrkunst zu leisten, als einen entsprechenden Standpunkt auf dem Gebiete der Reitkunst zu erreichen. Dieser Ausspruch enthält jedoch meiner Meinung nach eine gelinde Übertreibung. Wir dürfen nämlich nicht übersehen, daß, wenn auch die Fahrkunst möglicherweise größere Anforderungen

an die Hand stellt, die höheren Stufen der Reitkunst nicht erreicht werden können, ohne daß die Hand, das Gesäß, die Beine und Füße des Betreffenden eine Menge Eigenschaften innehaben, die weder schnell noch leicht erworben werden können und in größerer Vollkommenheit nur bei sehr wenigen, mit seltenen Anlagen ausgestatteten Reitern vorgefunden werden. Unzweifelhaft ist jedoch, daß es auch nicht jedem gegeben ist, sich zu einem guten Fahrer auszubilden, d. h. zu einem Fahrer, der, ob nun die Pferde fromm oder schwierig, gut dressirt oder verdorben sind, sein ein-, zwei- oder vierspänniges Fuhrwerk mit derselben Ruhe, Sicherheit und Eleganz steuert und noch dazu die Dressur des Pferdes zu allen Fahrzwecken gründlich versteht. Mir sind wenigstens während meiner langen Praxis kaum ein halbes Dutzend Fahrer dieser Kategorie vorgekommen.

Unbedingt notwendige Eigenschaften für jeden, der es im Fahrfache zu etwas bringen will, sind: gesunder Menschenverstand, Geistesgegenwart, Geduld, Liebe zum Pferde, Gerechtigkeitssinn, ein scharfes Auge und eine kräftige aber elastische Hand. Diese sozusagen angeborenen Eigenschaften müssen jedoch durch eine gründliche Kenntnis der für die Zugkraft, die Zäumung und die Anschirrung geltenden Regeln ergänzt werden und ist es außerdem von großem Nutzen, wenn der Kutscher ein Pferd zu beurteilen versteht.

Was die erwähnten theoretischen Kenntnisse betrifft, ist es natürlich kein Ding der Unmöglichkeit, sich dieselben anzueignen und bezüglich der kaum weniger notwendigen moralischen Eigenschaften läßt sich ja manches von einer vernünftigen Erziehung erwarten. Sehr schwierig ist es dagegen, eine harte, klobige Faust in das weiche, elastische und gefühlvolle Instrument umzuwandeln, daß wir Pferdemenschen „eine gute Hand“ nennen. Mit etwas gutem Willen und einiger Ausdauer können aber auch in dieser Richtung merkbare Fortschritte gemacht werden. Ich denke hierbei an eine systematische, wohl durchdachte, hauptsächlich auf geschmeidigmachen der steilen Gelenke abzielende Gymnastik des Handgelenkes und der Finger. So viel ich weiß, ist dieses Mittel bisher noch nie zu dem hier in Rede stehenden Zwecke vorgeschlagen worden. Nichtsdestoweniger halte ich es auf Grund mehrfacher praktischer Versuche für höchst wahrscheinlich, daß dasselbe, selbstverständlich unter Leitung eines erfahrenen, von einem geschickten Fahrmeister instruirten Heilgymnasten angewendet, vorzügliche Resultate geben würde. Etwas ähnliches hat ja auch schon seit langem beim Klavierunterricht Eingang gefunden. Ich erwähne dies, weil es mir die Idee einer Fingergymnastik für Kutscher gegeben und die Erfahrung außerdem bestätigt, daß geübte Klavierspieler und Trommler sich durch eine weiche Hand auszuzeichnen pflegen, wenn ihnen Gelegenheit geboten wird, Fahrübungen vorzunehmen. Es hat dies nichts Überraschendes, denn niemand, der sich theoretisch und

praktiſch mit der Fahrkunſt beſchäftigt hat, wird leugnen, daß dieſelbe zum größten Teil in einem elaſtiſchen Handgelenke wurzelt und daß Fingerfertigkeit auch beim Spielen auf den Zügeln eine entſcheidende Bedeutung hat.

Die Haltung des Kutſchers auf dem Bocke ſoll weder ſteif noch nachläſſig ſein. Er darf alſo nicht — ich bitte um Vergebung, aber der Vergleich liegt ſo nahe zur Hand, daß ich mich desſelben nicht erwehren kann — auf dem

Fig. 464.

Kutſcher in korrekter Kleidung und Haltung.

Bocke wie auf einem Leibſtuhl ſitzen. Wollten doch die vielen Kutſcher, die man mit vorgeſtrecktem Kopf, krummem Buckel, hinaufgezogenen Knieen und ſchlaff herabhängenden Armen auf dem Bocke thronen ſieht, ſich dieſes Bild vor Augen halten! Sie würden dann möglicherweiſe einen heilſamen Schrecken vor ihrer eigenen Erſcheinung bekommen und ſchleunigſt ihre Sitzfehler verbeſſern, d. h. den Kopf in die Höhe geben, die Bruſt herausdrücken, die Oberarme leicht an den Körper ſchließen, die Hände vor den Leib ſtellen, die Beine gerade vorſtrecken und die Abſätze aneinander fügen (Fig. 464). Dieſe Haltung wird bedeutend erleichtert, wenn der Bock ſo hoch iſt, daß der Kutſcher die Beine ſtrecken muß. Deshalb ſind auch alle modernen Wagen mit hohen abſchüſſigen Sitzkiſſen für den Kutſcher verſehen.*

* Die neueſte Mode verlangt allerdings, daß der Kutſcher nicht mit geſtreckten, ſondern mit im Knie leicht gebogenen Beinen auf dem Bock ſitze (vergleiche Fig. 341, Seite 386),

Der Platz des Kutschers ist gewöhnlich auf der rechten Seite des Bockes. Eine Ausnahme von dieser Regel kommt bei Galaequipagen vor, deren Bock mit einem Überzug aus Tuch (Hammercloth) versehen ist. Auf einem solchen Wagen sitzt der Kutscher mitten am Bock.

Die kleine Schnur, welche früher die Verbindung zwischen den in dem Wagen sitzenden Personen und dem Kutscher aufrecht erhielt, ist nunmehr allgemein durch eine Signalpfeife in der Form eines Gummiballes ersetzt worden. Ein Druck auf diesen Apparat genügt, um dem Kutscher kund zu thun, daß er eine Ordre zu gewärtigen hat.

Bezüglich des übrigen Verhaltens des Kutschers auf dem Bocke wäre vorerst daran zu erinnern, daß es nicht mit den Anforderungen des Dienstes übereinstimmt, wenn der Kutscher, anstatt seine Augen auf die Pferde gerichtet zu halten, in allen Richtungen der Windrose nach interessanten Ereignissen ausspäht, sich den Genuß einer Cigarre gestattet, grüßend den Hut abnimmt, Freunden und Bekannten zunickt, ohne Handschuhe fährt, mit der Peitsche knallt u. dgl. m.

Was die erstgenannte dieser Regeln betrifft, braucht dieselbe wohl kaum näher motivirt zu werden. Es mag allerdings bisweilen schmerzlich genug sein, keinen freundlichen Gruß mit Bekannten oder gar mit einer bewundernden Geliebten austauschen zu können — aber der Dienst leidet es nun einmal nicht. Der Kutscher kann sich außerdem im vorliegenden Falle damit trösten, daß er nicht schlechter daran ist, als der in Reih und Glied stehende Soldat. Übrigens werden auch daherkommende Vorgesetzte ignorirt. Nur wenn die leere Equipage irgendwo hält, muß der Kutscher diesen seine Ehrerbietung dadurch bezeugen, daß er sie nach der für jeden Fahrenden geltenden Vorschrift grüßt, d. h. den Oberkörper ein wenig vorbeugt und zugleich durch eine leichte Bewegung des Handgelenkes den Peitschenstock an die Hutkrempe legt. Ebenso grüßt der Kutscher, wenn die Herrschaft beim Beginn der Fahrt einsteigt, oder ihm ein Befehl erteilt wird, welch letzteren er außerdem mit einem „Zu Befehlen", oder „Sehr wohl" beantwortet. Ich glaube kaum, daß einer meiner Leser die Frage aufwerfen wird, weshalb ein Kutscher nicht wie andere wohlerzogene Menschen durch Abnehmen des Hutes grüßen dürfe. Ganz undenkbar ist dies aber nicht, und will ich deshalb der größeren Sicherheit wegen hinzufügen, daß eine mit Hut und Peitsche belastete Hand unmöglich auch die Zügel führen kann.

Der Kutscher hat sich also, so lange er auf dem Bock sitzt, ausschließlich seinem Fahrdienste zu widmen; alles andere existirt nicht für ihn. Seine Lage

jedoch dürfte man wohl bald wieder zu der weit schöneren bisher üblichen Haltung zurückkehren.

ist genau dieselbe wie die des Soldaten, nachdem „Stillgestanden“ kommandirt worden ist. Ich erlaube mir diese unerläßliche Regel mit einem kleinen Beispiel aus der Praxis zu beleuchten. Ein kritischer Fachmann, der meine Fahrschule besuchte, wollte den ihn fahrenden Eleven und vielleicht auch mich in Verlegenheit setzen. Er rief deshalb plötzlich mit dem Ausdruck des größten Schreckens aus: „Bei Gott, da brennt es!“ Zu meiner lebhaften Befriedigung ließ sich jedoch der Eleve dadurch nicht verleiten, seine Augen auch nur für den Bruchteil einer Sekunde von den Pferden abzuwenden. Eines besseren Beweises, daß meine Instruktionen den Leuten ins Fleisch und Blut übergegangen waren, bedurfte es nicht.

Fig. 465.

Fahrmuff.

Ein im Dienst stehender Kutscher — und im Dienst steht der Kutscher, auch wenn er eine leere Equipage fährt — der raucht, oder, o Graus! an einem Butterbrote kaut, ist eine so widerwärtige Erscheinung, daß er verdient, als abschreckendes Beispiel angeführt zu werden. Da ich aber sogar in Wien kaiserliche und erzherzogliche Kutscher gesehen habe, die am Bocke rauchten*, als ob es gar keine kontrollirende Stallmeister auf der Welt gäbe, hielt ich es nicht für überflüssig, hier vor einer so groben Verletzung der gewöhnlichsten Anstandsbegriffe nachdrücklich zu warnen.

Ohne Handschuhe zu kutschiren sieht nicht nur schlecht aus, sondern kann auch bei kalter, nasser Witterung die Zügelführung in hohem Grade beeinträchtigen. Die Handschuhe sollen, um die freie Bewegung der Finger zu ermöglichen, stets um eine Nummer größer sein als das Handmaß angibt. Sehr schlecht fährt es sich mit zu dicken oder nagelneuen Handschuhen, sowie mit solchen, deren Finger nicht wenigstens um 2,5 cm zu lang sind. Außerdem ist dem Fahrenden anzuraten, auf längere Fahrten bei kalter oder feuchter Witterung ein Paar bequeme gestrickte Handschuhe mitzunehmen, denn die Zügelhand verliert in demselben Maße ihre guten Eigenschaften, als die Finger erstarren und die Zügel unter dem Einfluß der Nässe glatt werden. In Amerika fahren empfindliche Leute sogar mit sog. „Fahrmuffen“ (Fig. 465). Fahrhandschuhe pflegen bekanntlich an der Handfläche doppelt mit Leder benäht zu werden. Dies ist nun allerdings für die Fahrhand von Vorteil, behindert aber die Peitschenhand einigermaßen in ihren Funktionen. Ich kann daher dem Leser nur anraten, sich speziell für das Vierspännigfahren Handschuhe machen zu lassen, bei denen an der rechten Hand der doppelte

* Selbstverständlich bei leerer Equipage.

Besatz fehlt, falls sie es nicht vorziehen, dem Beispiele erfahrener englischer Four-in-hand-Kutscher folgend, Glacé-Handschuhe auf der rechten Hand zu tragen. Wie sehr dies die korrekte und kräftige Führung der Viererpeitsche erleichtert, lehrt ein einmaliger Versuch. Selbstverständlich gilt dieser Rat nur für das Fahren mit englischer Zügelhaltung, denn beim Vierspännigfahren nach ungarischer Art greifen, wie bekannt, beide Hände in die Zügel.

Eine Unsitte, die ein fachgemäß ausgebildeter Kutscher sich nie erlauben wird, ist schließlich noch das Peitschenknallen. In Tirol bringen die Bauernburschen ihren Mädchen Ständchen à la postillon de Lonjumeau, notabene ohne dabei den Mund zu öffnen. Dies ist unangenehm genug für die Sommergäste, welche glauben, daß Ruhe auch in Tirol und auch bei Nacht die erste Bürgerpflicht ist. In Städten und auf lebhaft befahrenen Wegen kann aber ein mit der Peitsche knallender Kutscher Anlaß zu unberechenbaren Katastrophen geben, denn nicht jedes Pferd verträgt die Peitschenmusik mit ungestörtem Gleichmut; jedenfalls aber wird er von Kollegen und Vorgesetzten sehr wenig schmeichelhafte Urteile zu hören bekommen.

Zu den sonstigen Regeln, die ein gut geschulter Kutscher beobachten wird, gehört auch die Beibehaltung einer anständigen Haltung, wenn er mit der leeren Equipage auf seine Herrschaft wartet. Er wird hierbei die linke Hand mit den Zügeln in derselben Höhe wie beim Fahren halten und die Peitsche etwas nach vorwärts gerichtet auf den rechten Schenkel stützen.

Selbstverständlich darf der Kutscher nie und unter gar keinen Verhältnissen die Equipage verlassen, ohne zuvor für eine zuverlässige Beaufsichtigung derselben gesorgt zu haben. Es gibt freilich Pferde, die, wenn nichts Absonderliches eintrifft, wie angemauert stehen bleiben, wo man sie hingestellt hat, aber wer garantirt dem Kutscher, daß nicht jeden Augenblick eines dieser nervenerregenden Ereignisse eintreten könne, die auch den phlegmatischsten Gaul außer Rand und Band bringen? Ich spreche hier aus eigener Erfahrung. Es ist mir nämlich vor einigen Jahren passirt, daß meine vom Kutscher auf einige Augenblicke ohne Aufsicht gelassenen Pferde mit dem Wagen in den Wetternsee liefen und dort elendiglich ertrunken wären, wenn nicht zufällig die Arbeiter einer nahegelegenen Gerberei zur Rettung hätten aufgeboten werden können. Es macht mich deshalb stets nervös, wenn ich sehe, wie Kutscher vom Bock steigen, die Zügel über das Spritzleder legen und ohne sich weiter um die Pferde zu bekümmern, den Fahrenden beim Einsteigen behilflich sind, oder das Handgepäck im Wagen unterbringen. In Frankreich führen die Landärzte, welche selten in der Lage sind, sich einen Groom zu halten, bei ihren Krankenbesuchen häufig ein Centnergewicht mit einer etwa zwei Meter langen Kette, die mit einem Karabinerhaken endigt, auf den meistens zweirädrigen, ein-

spännigen Wagen mit sich. Sobald sie absteigen, setzen sie das Gewicht vom Wagen vor das Pferd nieder und haken den Karabinerhaken in das Kinnstück der Trense ein; dann können sie ruhig ihre Geschäfte abmachen, denn mit einem Centner am Gebiß hat man noch niemals ein Pferd davonlaufen sehen. Die Idee ist eine sehr praktische, weil der Groom, der sonst den Tag über nichts thuend auf dem Wagen säße, während der Abwesenheit des Herrn und des Pferdes recht gut irgend eine Arbeit im Hause verrichten kann („Handbuch des Fahrsport" von Leopold v. Heydebrand und der Lasa).

Eine andere gute Vorschrift ist, daß der Kutscher vom Stall zu der Thür oder Stiege, wo die Herrschaft einsteigen will, und von dort zurück zum Stall, nur Schritt fahren darf. Er wird also hierbei die auch für den Reiter geltende Regel beobachten, seine Pferde vor plötzlichen Übergängen zu schnellen Gangarten oder Stillestehen zu schützen. In der Stadt darf der Kutscher mit leerer Equipage, wenn nicht Eile geboten ist, nie anders als Schritt fahren.

Nach der allgemein herrschenden Sitte ist von der linken Seite vorzufahren. Dies geschieht aus dem Grunde, weil die vornehmste Person so zuerst einsteigen und den ihr gebührenden Platz zur rechten Seite im Fond des Wagens bequem einnehmen kann. Zum Aussteigen wird jedoch von der rechten Seite vorgefahren, denn im entgegengesetzten Falle würde der vorgenannte Fahrgast es am unbequemsten haben. Bei dieser Gelegenheit sei auch daran erinnert, daß der Kutscher so vorfahren soll, daß die Fahrenden bequem aus- und einsteigen können, ohne ihre Schuhwerk zu beschmutzen. Daß dies unmöglich ist, wenn der Wagen z. B. ein Meter weit vom Trottoir hält, liegt auf der Hand.

Entgegenkommenden Fuhrwerken muß in der von den Landesgesetzen bestimmten Richtung ausgewichen werden. In Österreich gilt in dieser Beziehung die einzig richtige Vorschrift, daß sowohl links auszuweichen als auch von rückwärts vorbeizufahren ist. Bei dieser Methode hat der Kutscher stets das ihm zunächst stehende rechte Vorderrad zwischen sich und dem fremden Wagen, und wird es ihm so, falls er nicht ein erbärmlicher Pfuscher ist, ein Leichtes sein, Kollisionen auszuweichen.

Befindet sich der Kutscher mit seiner Equipage im Gedränge oder in einer File von Wagen, so gebietet ihm die Vorsicht, die Peitsche zu erheben, so oft er sich genötigt sieht, anzuhalten. Sollte dann der nachfolgende Wagen dennoch mit der Deichsel gegen den Wagen des „Halt" signalisirenden Kutschers anfahren, so trifft doch diesen kein Vorwurf.

Schläfrige, unvorsichtige, oder an zufälligem Nebel laborirende Fußgänger werden mit einem lauten, gedehnten „Aoh" gewarnt. Sollte der Betreffende solches übel nehmen, so braucht sich der Kutscher das nicht zu Herzen zu nehmen.

Ein aus guter Schule hervorgegangener Kutscher wird den Fußgängern sicher keinen Anlaß zu berechtigten Klagen geben, denn sein Grundsatz ist in der Stadt, wo ja Konflikte zwischen den Fußgängern und den Fahrenden am häufigsten vorkommen, nur im kurzen Trab zu fahren. Das Schnellfahren überläßt er Mietkutschern, Fleischhackern und betrunkenen Bauern.

Rinnsteine und andere auf der Straße vorkommende Vertiefungen werden stets im langsamen Tempo und in schiefer Richtung passirt. Auf diese Art wird nur ein Rad auf einmal von dem unvermeidlichen Stoß getroffen, welcher also weit weniger fühlbar wird, als wenn beide Radpaare unmittelbar nach einander denselben aushalten müssen.

Ist der Kutscher genötigt, vor einer Thür zu warten, so hat er verschiedene Vorschriften zu beobachten.

Seine erste Sorge wird sein, die Zufahrt für andere Wagen frei zu machen. Zu diesem Zwecke wendet er und nimmt in einiger Entfernung, in der Richtung von welcher er gekommen, Aufstellung. Sollte die Witterung rauh oder naß sein, oder Fliegen und Sonnenschein das Stillestehen wenig geraten erscheinen lassen, so ist es jedoch zweckmäßiger, langsam herumzufahren, wobei der Kutscher die Thür nicht aus den Augen lassen darf, sondern sich jeden Augenblick bereit halten soll, wieder vorzufahren. Auf dem Lande hält es selten schwer, den Pferden während des Wartens Bewegung zu geben; in der Stadt kann dies jedoch ganz unthunlich sein. Ich erinnere nur an den alltäglichen Fall, daß eine ganze Reihe Wagen in einer engen Gasse vor ein und demselben Hause wartet. Bei solchen Gelegenheiten ist es die Pflicht des Kutschers, seinen Pferden eine breite warme Decke über den Rücken zu werfen. Werden diese Decken zusammengefaltet unter den Sitz des Kutschers gelegt, so ist es mit keiner besonderen Mühe verknüpft, dieselben mitzunehmen und im Bedarfsfalle hervorholen. So zugedeckt können Pferde, welche im Stalle nicht verweichlicht werden, auch bei rauher Witterung sehr lange stillestehen ohne sich Erkältungen auszusetzen. Ich glaube jedoch besonders hervorheben zu sollen, daß die zu besagtem Zweck verwendeten Decken den Pferden bei der Heimkehr nicht aufgelegt werden dürfen, denn dort ist eine warme und trockene Bedeckung den Tieren mehr als je Bedürfnis. Also besondere Decken für den Aufenthalt im Freien und andere für den Gebrauch im Stalle.

Wagenpferde unter Decken zu fahren, ist entschieden unzweckmäßig. Schon nach kurzer Zeit bildet sich unter der Decke ein reichlicher, dem Pferde großen Nachteil bringender Schweiß. Muß nun das durch und durch nasse Pferd eine zeitlang stillestehen, so fängt es an zu frösteln und die Erkältung ist fertig. Arbeitspferden die sich nur im Schritt bewegen und lange auf ihre Last warten müssen, kann es

jedoch nicht schaden, wenn man ihnen eine leichte Decke unter das Geschirr legt und sie so fährt.

Wasserdichte Decken mögen im Regenwetter ganz praktisch sein. Da dieselben aber die natürliche Ausdünstung des Pferdes verhindern und bei einigermaßen schnellem Fahren auch eine bedeutende Schweißabsonderung hervorrufen, die sich anstatt zu verdunsten, als eiskalte Flüssigkeit auf den Körper des Tieres legt, sind sie dennoch nicht zu empfehlen.

Schließlich wären noch einige kleine Etiquettevorschriften zu erwähnen, die obgleich an und für sich nnwichtig, von keinem Kutscher ignorirt werden können, ohne daß die Equipage an „Chic“ verliert. So zeugt es z. B. von einer sehr ländlichen Erziehung, wenn der Kutscher bei jeder Gelegenheit den Fußsack über den Bauch zieht. Der Fußsack ist nur dazu da, um die Extremitäten des Kutschers bei Gußregen vor Nässe zu schützen. Derselbe wird deshalb äußerst selten in Gebrauch genommen und kann dies vom Schönheitsstandpunkt aus gesehen nur gebilligt werden, denn daß der entfaltete Fußsack der ganzen Equipage ein schwerfälliges Aussehen verleiht, ist eine nicht zu leugnende Thatsache. Dieser Umstand dürfte auch dazu beigetragen haben, daß die Kutscher auf allen eleganten Equipagen nunmehr mit wollenen Fußdecken oder Decken aus wasserdichtem Stoff (sog. „Aprons“) versehen sind, welche sie, wenn die Witterung es erheischt, um ihre Beine wickeln.

Zu der für Luxusequipagen geltenden Etiquette gehört auch, daß der Kutscher immer — auch bei warmem, schönem Wetter — seinen Überrock mitnimmt. Hierdurch wird der nicht zu unterschätzende Vorteil erreicht, daß er, falls es plötzlich zu regnen anfangen sollte, der unangenehmen Notwendigkeit entgeht, sich selbst zum offenbaren Nachteil und seinem Herrn zu fühlbarem Schaden, in durchnäßter Livree zu paradiren. Der Überrock wird zu dem hier in Rede stehenden Zwecke auf folgende Art zusammengefaltet: zuerst knöpft man ihn vollständig zu, legt ihn darauf mit der Knopfreihe zuunterst auf einen Tisch, glättet diese Seite, breitet die Ärmel ihrer ganzen Länge nach aus und behandelt darauf die andere Seite auf dieselbe Weise, so daß der Rock, ohne Falten zu zeigen, mit der Knopfreihe nach oben, über den Kutschersitz gelegt werden kann, wobei die ganze Knopfreihe hinten herabhängend sichtbar bleiben soll. Fährt ein Bedienter mit, so legt derselbe seinen Rock ebenso zusammengefaltet neben den des Kutschers.

In dem Falle, wo der Herr selbst fährt und der Kutscher neben oder hinter demselben sitzt, hat er mit in einander geschlossenen Armen eine aufmerksame nnd elegante Haltung zu beobachten. Macht ein selbstfahrender Herr an irgend einem Punkte Halt, so springt der Kutscher, wenn es vom Herrn nicht anders bestimmt wird, schnell von dem Wagen herunter und stellt sich vor die Pferde. Will der

Herr aber aussteigen, so erhebt sich der Kutscher von seinem Platz, um die Zügel zu übernehmen.

Indem ich mir vorbehalte, weiter unten alles was sonst noch zu der für das Fahrwesen geltenden Etiquette gehört, näher zu besprechen, werde ich nun zu den Anfangsgründen der Fahrkunst übergehen.

Die dem Kutscher zur Verfügung stehenden Hilfen sind die Hand, die Peitsche und die Stimme.

Was die Hand betrifft, soll dieselbe ruhig, weich und leicht sein und außerdem eine gewisse Fingerfertigkeit erworben haben.

Ruhig ist die Hand, wenn sie den Pferden eine gleichmäßige Stütze gibt und unter gewöhnlichen Verhältnissen unberirrt ihre von der winkelrechten Stellung des Unterarmes zum Oberarme bedingte Haltung beibehält.

Weich ist die Hand, wenn die hier geschilderte Ruhe nicht die Frucht einer krampfhaften Anspannung der Muskeln ist, wenn jeder Zügelanzug von einem elastischen, nachgiebigen Handgelenk ausgeht und wenn die so bewirkte Verbindung mit dem Maule des Pferdes ebenso sehr an eine feste, aber leicht in Bewegung zu setzende Schraube, wie an ein elastisches Gummiband erinnert.

Leicht ist die Hand, wenn sie sozusagen schwebend auf ihrem Platz erhalten wird und jede noch so geringe Störung im Gleichgewicht des Pferdes auffängt und abstellt.

Die Fingerfertigkeit dagegen befähigt die Hand im Bedarfsfalle ohne merkbare Abweichung von der vorgeschriebenen Haltung ausgleichend auf die Zügel einzuwirken.

Aus dieser Schilderung geht hervor, daß alle zuckenden, zerrenden Bewegungen mit der Hand strenge verpönt sind. Kaum weniger fehlerhaft aber ist es, wenn der Kutscher durch ein starkes Hängen in den Zügeln den Pferden das Gefühl im Maul verdirbt, oder wenn er, um der Zügelwirkung größeren Nachdruck zu verleihen, die Ellbogen zurücknimmt. Die Ellbogen dürfen ihren vorgeschriebenen Platz am Oberkörper nie verlassen. Sollte es irgend einmal notwendig werden, ein gewisses Maß von Kraft zu entwickeln, so gibt der Kutscher den ganzen Oberkörper zurück.

Die Peitsche ist für den Kutscher, was der Schenkel und der Sporn für den Reiter. Soll die Peitsche aber wie eine Hilfe wirken können, so darf sie nicht von einer rohen Faust geführt werden. Sowohl die Hilfen als auch die Strafen sind möglichst aus dem Handgelenke und nicht mit dem ganzen Arme zu erteilen. Das Handgelenk wird hierbei nach links oder rechts kreisförmig bewegt und soll die

Peitschenschnur von unten nach oben streichend, das Schulterblatt des Pferdes treffen. Eine Ausnahme von dieser Regel findet nur dann statt, wenn es gilt, ein Pferd näher an die Deichsel oder weiter von derselben wegzubringen. Im ersteren Falle läßt man dem Pferde die Peitsche hinter dem Kammdeckel nach der äußeren Seite sanft fühlen, im letzteren wird die Peitsche auf demselben Punkte an der inneren Seite angelegt. Strafende Peitschenhiebe reizen das Pferd nur zum Ausschlagen.

Von größter Wichtigkeit ist, daß der Kutscher dem Pferde nicht durch ein beständiges Fuchteln mit der Peitsche alle Empfänglichkeit für die Peitschenhilfe raube. Das Pferd soll freilich nicht bei jeder Berührung mit der Peitsche aus der Haut fahren, es darf aber auch nicht eine souveräne Verachtung vor diesem Instrumente an den Tag legen.

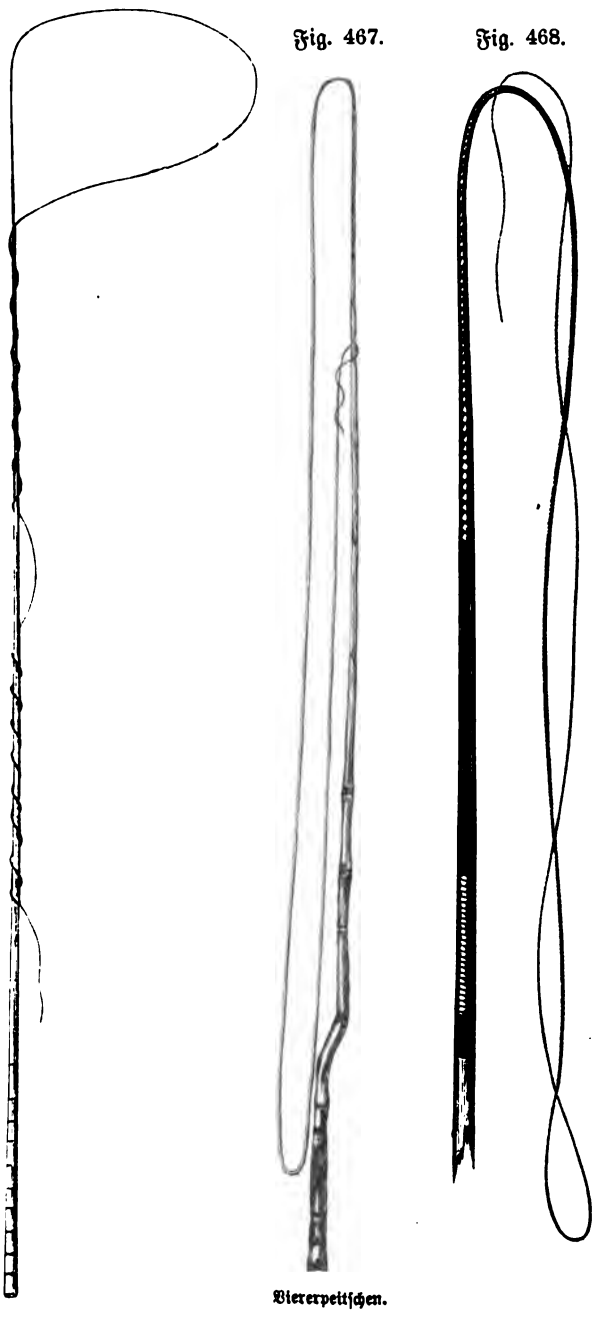
Wie schon erwähnt, hat die rechte Hand die Peitsche zu führen. Diese Hand wird hierbei in gleicher Höhe mit der linken gehalten und soll der Peitschenstock parallel mit der linken Schulter in einer Entfernung von ungefähr 20 cm von derselben geführt werden. Der Handgriff wird ungefähr 15 cm ober dem Ende erfaßt. Der Fahrer vermeidet so den grotesken Fehler, die Peitsche wie eine Angel nach vorwärts gerichtet zu halten, oder neben ihm sitzende Personen mit derselben zu belästigen. Selbstverständlich hat er auch darauf zu achten, daß das linke Pferd nicht ohne Grund mit der Peitsche berührt werde.

Am schwierigsten ist es natürlich, eine Viererpeitsche stilgerecht zu führen. Dies ist sogar so schwer, daß nur sehr wenige Fahrer hierin eine befriedigende Fertigkeit erwerben. Die beste Methode, die Viererpeitsche handhaben zu lernen, ist meiner Erfahrung nach folgende: Man zieht den Wagen auf den Hof hinaus, gibt eine Stütze unter die Deichsel und läßt vier Pfähle auf den Punkten in die Erde eingraben, wo die Pferde des Viererzugs ihren Platz haben würden. Darauf besteigt der Kutscher den Bock und übt sich auf Kommando bald den einen und bald den anderen Pfahl sicher zu treffen. Er wird hierbei vor allem sein Augenmerk darauf richten, daß der Oberarm möglichst wenig aus seiner Lage gebracht werden und der Peitschenschlag nur durch eine entsprechende Bewegung des Handgelenkes die rechte Richtung erhalten soll. Sobald aber der Hieb getroffen, muß der Schlag, der sonst leicht ins Rad geraten könnte, vom kleinen Finger aufgefangen und mittelst einer behenden Bewegung des Handgelenkes von rechts nach links so um den Stock gewickelt werden, wie Fig. 466 zeigt. Wenn der Schüler dies mit den Pfählen zustande bringt, kann er sein Glück auch mit dem lebenden Viererzug versuchen.

Der Stock einer Viererpeitsche — die besten Stöcke liefern der Eibenbaum, die Steineiche und das Malacca-Rohr in der hier angegebenen Reihenfolge —

ſoll möglichſt lang (etwa 1,5 Meter) und leicht ſein. Es gelten in dieſer Beziehung dieſelben Regeln wie für die Angel, welche dem Fiſcher um ſo beſſere Dienſte leiſten wird, je länger und je leichter ſie iſt. Die Schnur ſei doppelt ſo lang als der Stock, alſo 3 Meter. Die beſten Peitſchen in der ganzen Welt liefern die Firmen Swaine & Adeney, Piccadilly, London, und W. & G. Aſhford, Eſſex and Kent Streets, Birmingham. Von dieſen Firmen hat die erſtgenannte in neuerer Zeit Viererpeitſchen auf den Markt gebracht, deren Stock einen oder zwei Haken bildet (Fig. 467). Unzweifelhaft iſt, daß das ſchnelle Auffangen des Schlages mit ſo geformten Stöcken — den ſogenannten „Dog's leg sticks“ — ſehr erleichtert wird. W. & G. Aſhford dagegen ſind die Erfinder der patentirten federnden Peitſchenbogen (Spring Top and Thong), die aus vier ſchmalen ſtählernen Stäbchen beſtehen, welche die Verbindung zwiſchen dem Peitſchenbogen und dem Stock bilden (Fig.

Fig. 466. Fig. 467. Fig. 468.



Viererpeitſchen.

468). Diese „Spring Tops“ haben den großen Vorteil, daß sie der Peitsche einen federnden Schwung verleihen und nicht abbrechen, wenn einmal ein sorgloser Kutscher in einer Einfahrt oder beim Passiren von Bäumen die Peitsche nicht rechtzeitig aus der Hülse nehmen sollte. Sehr hübsch sind auch Ashford's für die Reise bestimmten Peitschen-Behälter (Fig. 469).

Die am Peitschenbogen gebildete Schlinge dient dazu, die Stangenpferde im Bedarfsfalle vorzutreiben. Dieser Pferde wegen braucht also der Schlag selten oder nie abgewickelt zu werden. Mit der Peitsche zu schnalzen ist natürlich beim

Fig. 469.

Ashford's Peitschen-Behälter.

Vierspännigfahren noch fehlerhafter als beim Ein- oder Zweispännigfahren. Weit entfernt, solche Knalleffekte anzustreben, soll sich der Kutscher im Gegenteil bemühen, seine Peitsche beim Erteilen von Hilfen oder Strafen so zu führen, daß sie, ohne die übrigen Pferde zu beunruhigen, nur den Schuldtragenden trifft.

Die Stimmhilfe ist ebenfalls mit Vorsicht zu gebrauchen. Ganz besonders möchte ich jeden Anfänger vor dem lauten Schnalzen mit der Zunge warnen, welches so viele Kutscher als Signal zum Losfahren benützen, denn haben die Gäule nur etwas Leben in sich, so werden sie dieser Aufforderung zum Angehen mit solchem Ungestüm nachkommen, daß die Fahrenden sich anhalten müssen, um nicht mit den Nasen aneinander zu stoßen. In der Allgemeinen Nordischen Fahrschule wurden deshalb die Schüler dahin instruirt, das erforderliche Signal mit einem gedehnten, zischenden „S—s“ zu geben. Dieses erschreckt die Pferde nicht, sondern erregt nur ihre Aufmerksamkeit. Selbstverständlich hat sich der Kutscher auch während der Fahrt des beliebten Zungenschnalzens zu enthalten. Müssen die Pferde vorgetrieben werden, so gibt der Kutscher die erforderliche Hilfe mit der Peitsche und nicht mit der Zunge. Ich bitte jedoch den Leser, hieraus nicht den Schluß zu ziehen, daß die Stimme überhaupt zu den verbotenen Hilfen gehöre. Im Gegenteil, die menschliche Stimme übt, sowohl als Warnung, wie als Ermunterung angewendet, einen außerordentlich wohlthätigen Einfluß auf die Tiere

aus, weshalb ich auch gern sehe, daß der Kutscher zu seinen Pferden spricht. Eine Zurechtweisung wird z. B. mit einem drohenden „Was gibts?“, eine Drohung mit einem gedehnten „Oho!“, eine Anerkennung mit einem freundlichen „Schön mein Tierchen, schön!“ u. s. w. gegeben. Es ist unglaublich, wie schnell den Pferden die Bedeutung dieser verschiedenartigen Zurufe geläufig wird. Und daß dies kein unwesentlicher Umstand ist, sondern in hohem Grade dazu beiträgt, das Fahren lebhafter und schwieriger Pferde zu erleichtern, wird mir jeder zugeben, der einige Erfahrung am Bock erworben hat.

Wir gehen nun zu der Zügelhaltung über.

Ich sehe voraus, daß man mich der Anglomanie beschuldigen wird, wenn ich erkläre, daß ich ein entschiedener Anhänger der nunmehr auch auf dem Kontinente angenommenen englischen Zügelhaltung bin. Gerechtfertigt wäre eine solche An-

Fig. 470.

Zügelführung auf gerader Linie.

klage jedoch keineswegs, denn der Grund, weshalb ich sowohl als Lehrer wie als Amateur der Fahrkunst genannter Zügelhaltung den Vorzug gebe, ist durchaus nicht eine blinde Vorliebe für alles englische, sondern die auf langjähriger Erfahrung basirte Überzeugung, daß man sich mit keiner anderen Methode so bequem den gar nicht genug zu schätzenden Vorteil sichern kann, die linke Hand für die Zügel und die rechte für die Peitsche zur Verfügung zu behalten. Ich stehe auch durchaus nicht vereinsamt mit dieser Ansicht. Nicht nur, daß so bewährte Fachmänner, wie Graf Montigny (siehe dessen „Manuel des Piqueurs, Cochers, Grooms et Palefreniers“ und „Comment il faut dresser un Cheval“) und Friedrich Hamelmann (siehe dessen „Die Fahrkunst“) die englische Zügelhaltung befürworten, ist dieselbe nunmehr auch Gesetz in allen solchen Kreisen, wo Verständnis für sicheres und elegantes Fahren vorhanden ist.*

* Der vielgerühmte Wiener Fiaker rast allerdings mit vorgeneigtem Oberleib und je ein Leitseil in den weit vorgestreckten Fäusten durch die Straßen. Wenn er aber auch so recht sicher fährt, muß er dennoch als das Prototyp eines rohen „Naturkutschers“ bezeichnet werden. Leider

Bei der engliſchen Zügelführung werden beide Zügel in der linken Hand gehalten, der linke (a) zwiſchen dem Daumen und dem Zeigefinger und der rechte (b) zwiſchen dem dritten und vierten Finger (Fig. 471).

Daß die Zügel nicht verdreht in der Hand liegen dürfen, iſt ſelbſtverſtändlich. Dagegen dürfte es nicht überflüſſig ſein, daran zu erinnern, daß der Kutſcher ſich auf die Zügelenden ſetzen ſoll, welche er zu dieſem Zwecke zwiſchen ſeinen Beinen durchzieht. Hiermit werden zwei Vorteile erreicht. Es ſieht nämlich nicht

Fig. 471.

Haltung beider Hände auf gerader Linie.

nur häßlich aus, wenn die Zügel zwiſchen den Beinen des Kutſchers baumeln, ſondern kann dies auch, falls dem Kutſcher die Zügel aus der Hand fallen ſollten, die Equipage in ſehr kritiſche Lage bringen.

Die linke Hand iſt alſo die „Zügelhand“ und hat als ſolche die wichtige Aufgabe, eine gleichmäßige elaſtiſche Verbindung zwiſchen dem Kutſcher und den Mäulern der Pferde aufrecht zu erhalten. Die rechte Hand dagegen könnte „Steuerhand“ genannt werden, denn ihr liegt es ob, die Peitſche zu führen, die Zügel zu reguliren und die Wendungen zu bewerkſtelligen. Solange kein Eingreifen ſeitens der rechten Hand erforderlich iſt, ruht dieſelbe ungefähr 12 cm vor der linken auf dem rechten Zügel, welchen ſie zwiſchen dem dritten und vierten Finger feſthält (Fig. 471). Sowie aber ausgewichen oder gewendet werden ſoll, erfaßt

hat der Fiaker nicht nur mit ſeinem Deutſch, ſondern auch mit ſeinem Fahren Eroberungen in den höchſten Kreiſen Wiens gemacht, weshalb auch die Fahrkunſt trotz aller Gegenverſicherungen in Wien nur ſehr wenige Vertreter hat.

die rechte Hand den inwendigen Zügel und läßt denselben schraubenartig nach Bedarf einwirken. Bei einer Wendung rechts gleitet die rechte Hand ohne weiteres bis zu dem Punkt vor, der dem augenblicklichen Zweck entspricht, wobei jedoch der

Fig. 472.

Rechtswendung.

Fig. 473.

Linkswendung.

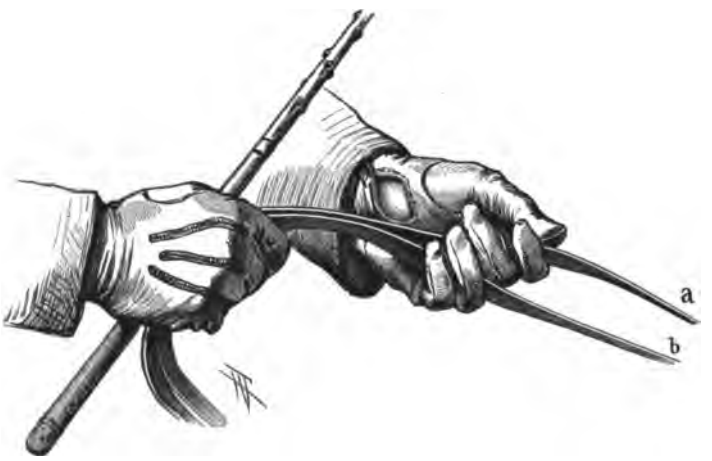
Daumen unter dem Zügel liegen soll (Fig. 472). Soll die Wendung dagegen nach links ausgeführt werden, so wird der linke Zügel auf eben beschriebene Art von der Steuerhand ergriffen (Fig. 473).

Von großer Wichtigkeit bei der Ausführung dieser Zügelgriffe ist, daß die

Wendung allerdings auf dem inwendigen Zügel, aber mit Unterstützung des äußeren Zügels geschehe.

Die einfachste Art die Zügel zu verkürzen ist in Fig. 474 ersichtlich gemacht. Wie aus der Abbildung hervorgeht, wird die linke Hand hierbei unbeweglich gehalten, während die rechte Hand die Zügel von hinten erfaßt und sie so viel als erforderlich verkürzt. Ebenso wird bei der Verkürzung nur eines Zügel vorgegangen. Das Verlängern der Zügel ist noch einfacher; man öffnet hierbei die Hand ein wenig und läßt die Pferde die Zügel nach Bedarf an sich ziehen, worauf die Hand wieder geschlossen wird.

Fig. 474.



Zügelregulirung.

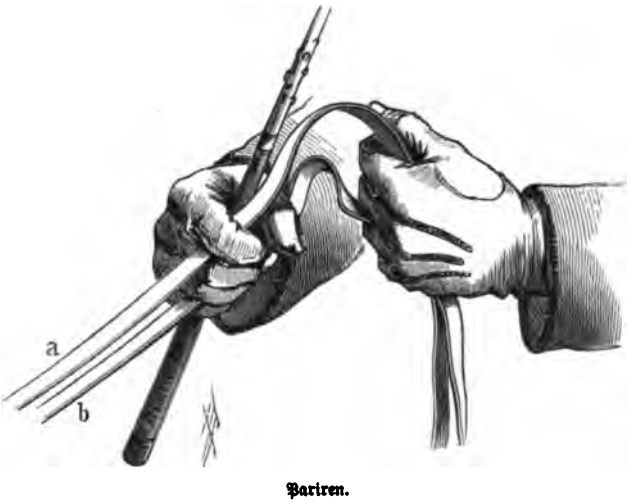
Es erübrigt nun nur noch ein einziger der beim Ein- und Zweispännigfahren vorkommenden Handgriffe, nämlich derjenige, welcher beim Pariren ausgeführt wird. Hierbei ergreift die rechte Hand beide Zügel vor der linken — der Zeigefinger auf dem linken und der vierte Finger auf dem rechten Zügel — und verhält dieselben mittelst einer schraubenartigen Bewegung des Handgelenkes, bis der Zweck erreicht ist (Fig. 475).

Die hier geschilderte Zügelhaltung ermöglicht es auch, nur mit der linken Hand zu fahren. Sollen die Pferde z. B. rechts wenden, so wird das Handgelenk von links nach rechts gedreht und gleichzeitig der kleine Finger gegen die Schulter zu erhoben. Bei einer Wendung nach links wird dagegen der Daumen der linken Schulter zugedreht. Daß diese Handgriffe zur Ausführung der Wendung in der gewünschten Richtung führen, hat seine Erklärung darin, daß die Drehung des

Handgelenkes in beiden Fällen eine Verkürzung des inwendigen und ein Nachgeben des äußeren Zügels zuwege bringt. Jedoch mögen solche Kutscher, die ihrer Sache, sowohl was die eigene Hand, als die Dressur der Pferde betrifft, nicht sehr sicher sind, sich wohl davor hüten, öffentlich mit dieser Fahrprobe zu debutiren, denn dieselbe stellt unbedingt sehr große Anforderungen an den Fahrenden und die Pferde.

Die beim Vierspännigfahren vorkommenden Handgriffe sind natürlich weniger einfach. Ich kann deshalb auch jedem Anfänger nicht eindringlich genug empfehlen, bei seinen ersten Übungen die in der Nordischen Fahrschule angenommene Methode zu befolgen, d. h. den Bock nicht eher zu besteigen, als bis er im Zimmer

Fig. 475.

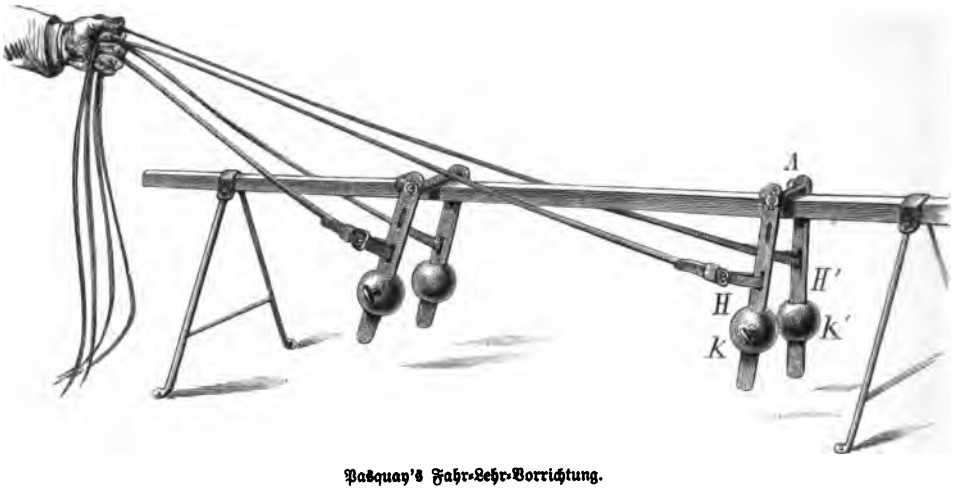


Pariren.

oder im Stalle mit vier Zügeln in der Hand alle erforderlichen Handgriffe so gründlich eingeübt hat, daß keine Irrtümer weiter zu befürchten sind. Es ist nämlich ein ganz anderes Gefühl, wenn man beim Besteigen des Bockes sich sagen ann, daß man alle Handgriffe weg hat, als wenn man mit den vier Pferden vor sich, das ABC des Vierspännigfahrens bewältigen soll. Im ersteren Falle kann der Anfänger sogleich seine ganze Aufmerksamkeit dem Fahren zuwenden, im letzteren dagegen werden ihm die vielen Pferde und die vielen Zügel solche Sorge bereiten, daß er bald alle Fassung verlieren muß. Daß er aber in dieser Stimmung den Ratschlägen seines Lehrmeisters keine Aufmerksamkeit schenken kann, ist offenbar, und die Folge hiervon ist, daß der Erfolg verzögert und erschwert wird, falls er nicht gänzlich ausbleibt. Also erst das eine und dann das andere!

In meiner Fahrschule wurde wie gesagt der Unterricht im Vierspännigfahren damit eingeleitet, daß die Schüler unter Leitung des Fahrmeisters alle vorkommenden Handgriffe im Stalle mit vier an der Wand befestigten Zügeln auf Kommando vornehmen mußten. Dies geschah im Anfang ohne Peitsche, sobald aber die Schüler einige Fertigkeit in der Führung der Zügel erworben hatten, ließ ich sie auch in dem Gebrauch der Peitsche üben. Längstens binnen 14 Tagen pflegten

Fig. 476.



Pasquay's Fahr-Lehr-Vorrichtung.

sie es so weit gebracht zu haben, daß ich sie auf den Bock setzen konnte. Sie waren dann stets so bewandert in der Führung der Zügel und Peitsche, daß es ihnen weiter keinen Eindruck machte, an jedem Zügel ein Pferd befestigt zu sehen. Mit solcher Vorübung ging natürlich das übrige sozusagen ganz von selbst.

Noch zweckmäßiger ist es, sich der vom Herrn kaiserlichen Landstallmeister Louis Pasquay-Straßburg konstruirten Fahr-Lehr-Vorrichtung zu bedienen.

Dieser Apparat, Fig. 476, besteht aus einer 19 cm langen eisernen Axe A, welche an jedem Ende 2 cm rund gedreht ist. Auf diese rund gedrehten Teile werden zwei Hebel, H und H', 45 cm lang, 3 cm breit, 1 cm dick, angebracht. Jeder Hebel kann sich unabhängig, der eine vom andern frei auf der Axe drehen, und ist auf derselben eine verschiebbare Kugel K und K', 1,650 schwer, angebracht.

Die Zügel resp. Leinen werden an die Hebel angeschnallt. Je nachdem die Kugeln mehr nach aufwärts oder abwärts verschoben werden, verringert oder vergrößert sich die Zugkraft in der Hand des Schülers, was wesentlich dazu beiträgt, ein feines Gefühl zu erlangen.

Der ganze Apparat wird an einem Holz oder jedem andern Gegenstand befestigt; kann auch einem hölzernen Pferd, gleich einem Gebiß, in den Mund gelegt, oder beim Fahrunterricht an die Deichsel eines Wagens angebracht werden, welches letztere Verfahren höchst empfehlenswert ist, sobald der Schüler einige Übung hat. Ein Gehilfe dreht alsdann die Deichsel, auf Kommando, nach allen Richtungen, genau wie wenn Pferde vorgespannt wären.

Der größte Vorteil des Apparats, welchen wohl jeder Fachmann sofort einsehen muß, besteht darin, daß der Lehrer sowohl wie der Schüler durch die Stellung der Hebel genau sehen können, welche Wirkung die Hand ausübt, und auch, da sie nicht mit Pferden zu thun haben, volle Ruhe behalten.

Der hier beschriebene Apparat kann von Schlossermeister J. Kropfig, Küfergasse 1 in Straßburg (Elsaß) bezogen werden, jedoch dürfte jeder einigermaßen geschickte Schlosser imstande sein einen solchen anzufertigen.

Was nun die Zügelhaltung betrifft, so gibt es verschiedene Methoden für dieselbe. In Österreich, besonders in Ungarn, ist es z. B. vielfach Sitte, die Zügel der Vorderpferde in die Stutzen der Stangenpferde einzuschnallen, wodurch der Kutscher nur zwei Zügel in die Hand bekommt; ja, beim echt altungarischen Viergespann werden alle vier Zügel in eine Art von halbkreisförmigen, festen, ledernen Handgriff eingeschnallt, den der Kutscher in der linken Hand hält. Andere wieder fahren mit zwei Zügeln in jeder Hand. Daß diese Fahrmethoden nicht richtig sein können, wird jedem einleuchten. Die einzige rationelle Zügelhaltung ist sämtliche vier Zügel einzeln in die linke Hand zu nehmen. Dabei bleibt die rechte Hand zur Führung der Peitsche und Regulirung der Zügel disponibel, was natürlich beim Vierspännigfahren noch weit notwendiger als beim Ein- und Zweigespann ist. In England sowie auch in Frankreich wird nie anders gefahren. Die hier und dort vorkommenden Verschiedenheiten liegen nur in der Art, wie die Zügel geordnet werden. In den französischen Fahrschulen liegen z. B. die vier Zügel folgendermaßen in der linken Hand des Fahrenden (Fig. 477).

Der linke Vorderzügel (1) zwischen dem Daumen und Zeigefinger.

Der linke Hinterzügel (2) zwischen dem Zeige- und dritten Finger.

Der rechte Vorderzügel (3) zwischen dem dritten und vierten Finger.

Der rechte Hinterzügel (4) zwischen dem vierten und fünften Finger.

Bei dieser Methode liegen also die rechten und linken Zügel paarweise geordnet neben einander, die vorderen ober den hinteren. Aber obgleich diese Zügelhaltung den Vorteil mit sich bringt, daß der Kutscher sich nicht leicht bezüglich des einen oder des anderen Zügels Mißgriffe zu Schulden kommen lassen kann, habe ich doch gefunden, daß die französische Methode auch sehr bedenkliche Schatten-

ſeiten hat. Gehen z. B. die Pferde nur ein wenig ſcharf ins Zeug, ſo erlahmt der kleine Finger bald vollſtändig. In der ſchwediſchen Fahrſchule wurde deshalb ſtets die engliſche Zügelhaltung benützt, welche ebenſo überſichtlich wie die franzöſiſche iſt, und außerdem den kleinen Finger gänzlich aus dem Spiele läßt:

Nach dieſer Methode (Fig. 478) werden die Zügel auf folgende Art geordnet:

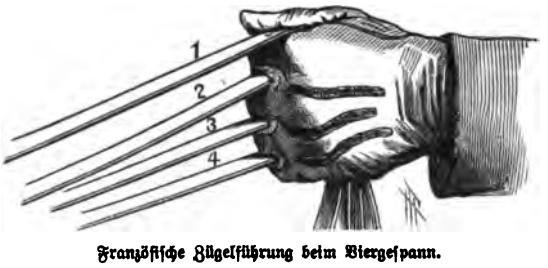
Der linke Vorderzügel (a) zwiſchen dem Daumen und dem Zeigefinger.

Der rechte Vorderzügel (b) zwiſchen dem Zeige- und dritten Finger.

Der linke Hinterzügel (c) zwiſchen denſelben Fingern unter dem rechten Vorderzügel.

Der rechte Hinterzügel (d) zwiſchen dem dritten und vierten Finger.

Fig. 477.



Franzöſiſche Zügelführung beim Viergeſpann.

Was die rechte Hand betrifft, ſoll dieſelbe, ſolange ihre Mitwirkung nicht benötigt wird, mit dem dritten und vierten Finger zwiſchen dem Vorder- und Hinterzügel auf den rechten Zügeln ruhen. In dieſer Lage wird die rechte Hand in Bereitſchaft gehalten, erforderlichenfalls jeden Augenblick die linke unterſtützen zu können, oder zur Führung der Pferde, Regulirung der Zügel, zum Gebrauch der Peitſche u. ſ. w. verwendet zu werden.

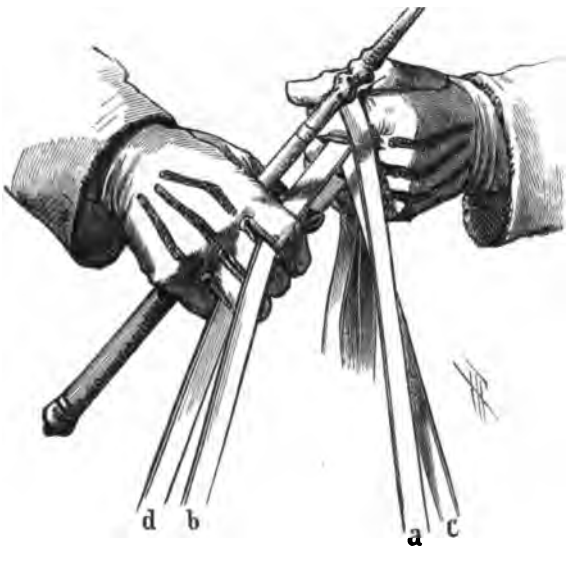
Sollten z. B. die Pferde ſich ſo ſchwer aufs Gebiß legen, daß die linke Hand infolge der ſie hierdurch treffenden Anſtrengung zu erlahmen droht, ſo erfaßt die rechte Hand eiligſt alle vier Zügel vor der linken, welche ſich nun eine Weile ausruhen kann. Noch wichtiger aber iſt die Rolle, welche der rechten Hand beim Fahren der Wendungen zufällt. Sie bewerkſtelligt dann die ſog. Kreuzgriffe, die den Prüfſtein für die Kunſt des Fahrers bilden.

Das Fahren der Wendungen mit einem Viererzug iſt allerdings keine Hexerei, aber naturgemäß doch weit ſchwieriger, als wenn nur zwei Pferde vorgeſpannt ſind. Um die Wendungen geſchickt und elegant ausführen zu können, muß der Fahrer in den Kreuzgriffen geübt ſein. Dieſelben beſtehen darin, daß der Kutſcher beinahe gleichzeitig den die Wendung andeutenden inneren Vorderzügel und den

äußeren Hinterzügel ergreift, welch letzterer die Stangenpferde festhält, bis dieselben den Wendungspunkt erreicht haben. Ein geschickter Fahrer bewerkstelligt seine Kreuzgriffe, ohne sich einen einzigen Mißgriff zu Schulden kommen zu lassen und ohne einen Blick auf die Zügel zu werfen.

Bei einer Wendung links (Fig. 479) erfaßt die rechte Hand den linken Vorderzügel (a) mit dem zweiten und dritten Finger, wobei der Daumen unter dem Zügel zu liegen kommen soll. Beinahe gleichzeitig muß sich aber die linke Hand

Fig. 478.



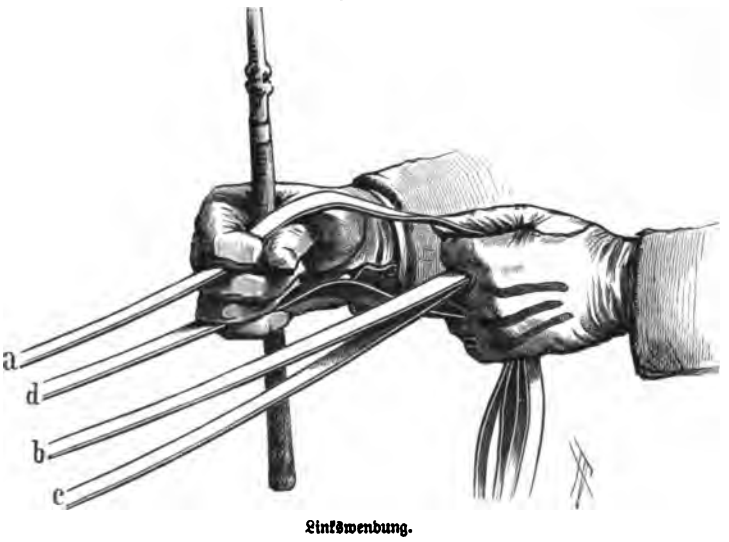
Englische Zügelführung beim Viergespann.

von rechts nach links drehen, um den rechten Hinterzügel (d), der nun blitzschnell mit dem vierten und fünften Finger der rechten Hand erfaßt wird, heraufzuheben. Darauf gleitet die rechte Hand auf diesen beiden Zügeln bis zu dem Punkte vor, wo die Wendung mittelst Anziehen des linken Vorderzügels angedeutet werden soll. Während nun dieser Zügel angezogen wird, gleitet der rechte Hinterzügel wieder durch die Hand, bis der Moment gekommen ist, die Stangenpferde mit dem auswendigen Zügel in die Wendung hineinzuführen. Sobald die Vorderpferde das erste Viertel der Wendung ausgeführt haben, muß der Vorderzügel durch die Hand gleiten und dasselbe geschieht mit dem äußeren Hinterzügel, wenn der Wagen sich auf gerader Linie in der neuen Richtung befindet.

Mit einem gut eingefahrenen Viererzug läßt sich die Sache jedoch viel ein-

facher machen. Der Fahrer braucht dann nur den linken Vorderzügel zu ergreifen und schnell unter den Daumen der linken Hand zu legen, welcher in demselben

Fig. 479.



Linkswendung.

Maße wie die Vorderpferde die Wendung vollenden, den so schlaufenförmig festgehaltenen Zügel wieder freigibt (Fig. 480). Unterdessen kann die rechte Hand, wenn

Fig. 480.

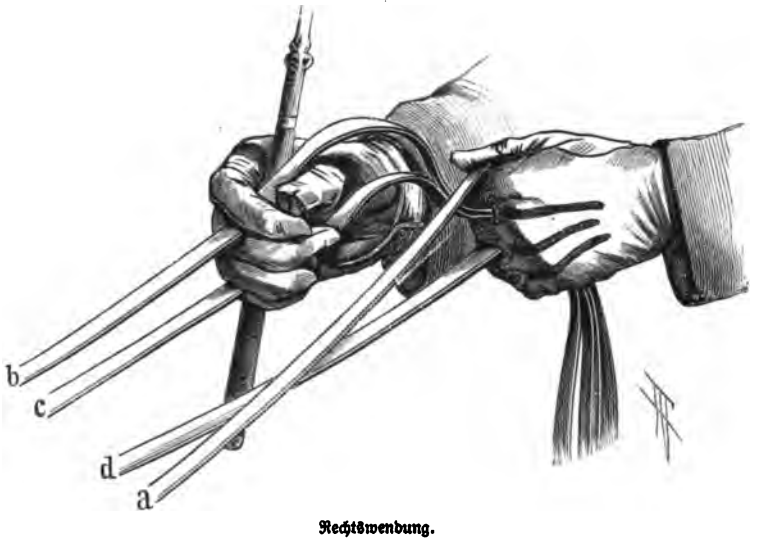
Vereinfachter Griff beim Linkswenden.

notwendig, den rechten Hinterzügel ergreifen. Mit einem gut eingefahrenen Viererzug wird dies jedoch meistens überflüssig sein, denn in einem solchen pflegen die Stangenpferde ohne weiteres den Vorderpferden nachzugehen.

In einer Wendung rechts sind die Kreuzgriffe einfacher, weil der rechte Vorderzügel (b) und der linke Hinterzügel (c) nebeneinander liegen. Im Übrigen sind die Handriffe ganz dieselben (Fig. 481).

Sollen aber die Wendungen fließend und harmonisch ausgeführt werden, so muß sich der Fahrer außerdem vor Augen halten, daß er den inneren Vorderzügel erst dann loslassen darf, wenn sich die Vorderpferde auf der geraden Linie befinden. Und je weniger weit er mit der rechten Hand vorgreift, desto größeres Lob wird er bei den Sachverständigen ernten.

Fig. 481.



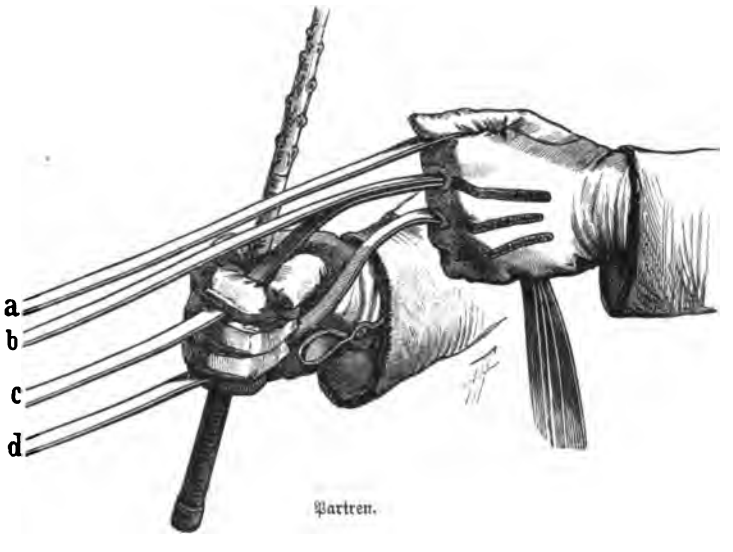
Rechtswendung.

Beim Anhalten oder Pariren ergreift die rechte Hand beide Hinterzügel (c d) von oben, unterhalb der Vorderzügel und übt eine zweckentsprechende, zurückhaltende Wirkung auf dieselben aus, während die linke Hand gleichzeitig durch eine Drehung des Handgelenkes die Vorderzügel anzieht und so die Vorderpferde zum Anhalten veranlaßt (Fig. 482). Sehr wichtig ist hierbei, daß alle Zügel gleichmäßig anstehen, jedoch müssen die Stangenpferde etwas kräftiger und früher als die Vorderpferde angehalten werden, wenn man will, daß letztere mit gestreckten Strängen und in angemessener Entfernung von der Vorlegewage stehen bleiben sollen.

Das Verkürzen der Zügel geschieht beim Vierspännigfahren wie beim Kutschiren von ein- oder zweispännigem Fuhrwerk mit Beihilfe der rechten Hand, d. h. der Fahrer ergreift die Zügel mit dieser Hand, während die linke so weit als erforderlich auf dem Zügel vorschleift, worauf beide Hände wieder ihre frühere Thätig-

keit aufnehmen. Sollte dann der eine oder andere Zügel zu lang oder zu kurz geworden sein, so wird dies durch ein gewandtes Fingerspiel berichtigt, indem man ohne die Haltung der Hand zu verändern, den zu kurzen Zügel durch die Finger gleiten läßt und den zu lang gewordenen mit den Fingern an sich zieht. Ist der Kutscher aber nicht im Besitz dieser Fingerfertigkeit, so muß er, wie gesagt, die rechte Hand zur Hilfe nehmen. Dabei ist jedoch zu beobachten, daß die Verlängerung eines Zügels *vor* und die Verkürzung *hinter* der linken Hand zu geschehen hat, oder mit anderen Worten: der zu kurze Zügel wird vor- und der zu lange zurückgezogen.

Fig. 482.



Partien.

Hiermit wären die beim Fahren vorkommenden Handgriffe sämtlich durchgegangen und wird es unsere nächste Aufgabe sein, uns mit den für das eigentliche Kutschiren geltenden Regeln zu beschäftigen.

Wir beginnen zu dem Zweck mit dem

Zweispännigfahren.

Ordentlich im Schritt anfahren zu können, ist die erste Aufgabe des Kutschers. Dies scheint so manchem eine überaus einfache Sache zu sein und dennoch werden gerade hierbei die größten Fehler von solchen Kutschern begangen, die keine fachgemäße Ausbildung genossen haben.

Das erste was der Kutscher beim Anfahren zu thun hat, ist das oben beschriebene zischende Signal zu geben.* Ungefähr gleichzeitig gibt die Zügelhand etwas nach, während die rechte in Bereitschaft gehalten wird, die erforderliche Peitschenhilfe zu erteilen, falls die Pferde das vortreibende Signal unbeachtet lassen sollen. Um Mißverständnissen vorzubeugen, will ich jedoch besonders betonen, daß jenes Nachgeben der Zügel nicht so weit gehen darf, daß die Pferde die notwendige Anlehnung verlieren. Der Zweck des Nachgebens ist eben nur, daß die Pferde nicht gleich während der ersten Schritte durch die Einwirkung des Gebisses belästigt oder gar zu Widersetzlichkeiten — Rückwärtstreten oder blindes Darauflosstürmen — veranlaßt werden sollen. Die Zügel müssen also während der ersten zwei oder drei Schritte elastisch nachgeben; sobald aber der Wagen in Bewegung gekommen, nimmt die Zügelhand allmählich wieder die vorgeschriebene Haltung an und die Pferde werden nach den Regeln der Fahrkunst versammelt.

Es passirt indessen nicht selten, daß junge, lebhafte oder besonders empfindliche Pferde beim ersten Signal zum Anfahren ins Zeug gehen, als ob es ihr Leben gelte. Sitzt in solchen Fällen ein Pfuscher am Bock, so kann man 1000 gegen 1 wetten, daß er angsterfüllt oder auch wutentbrannt in die Zügel reißen wird, um die lebhaften Tiere zurückzuhalten. Und er hält sie auch meistens so energisch zurück, daß sie nach einigen Wiederholungen dieser Prozedur komplett stützig werden. Es ist das nicht zu verwundern, denn wenn die Tiere merken, daß sie sich jedesmal, wenn sie dem antreibenden Signal Folge leisten, einer empfindlichen Strafe aussetzen, bemächtigt sich ihrer ein nervöses Angstgefühl, sobald der zischende Laut an ihr Ohr dringt; sie verstehen nicht, was man von ihnen verlangt, verlieren die Besinnung, werfen sich nieder, drängen rückwärts oder zur Seite, gehen aber keinen Schritt vor. Die relativ unschuldige, übertriebene Gehlust ist ausgesprochener Stützigkeit gewichen. Daß solche Fälle keineswegs zu den Seltenheiten gehören, geht unter anderem daraus hervor, daß die große Mehrzahl der stützigen Pferde, welche meiner Fahrschule zur Redressur anvertraut wurden, durch unrichtige Hilfen bei Anfahren verdorben worden waren. Ich kann es daher den Kutschern nicht eindringlich genug ans Herz legen, die Zügel nachzugeben, wenn die Pferde anstatt den Wagen ruhig in Bewegung zu setzen, in Lancaden vorwärts gehen. Dies ist nämlich das einzige Mittel, allmählich Ruhe beim Anfahren zu erreichen, wohingegen eine zurückhaltende Zügelwirkung den Pferden nur die Vorstellung beibringt, daß sie gestraft werden, weil sie sich auf das übliche

* Selbstverständlich müßen die Pferde vorher sanfte, gleichmäßige Anlehnung an das Gebiß und das Kummet genommen haben.

Zeichen ins Geschirr legten. Der Kutscher halte sich auch vor Augen, daß es weit besser ist, wenn die Pferde, ob auch etwas zu lebhaft, vorwärtsgehen, als wenn sie dem Druck des Kummets ausweichen. Ersteres kann den Tieren sehr bald mittelst einer weichen, elastischen Zügelführung abgewöhnt werden, letzteres gehört dagegen schon zu den schwierigeren Unarten; ja, mir sind Pferde vorgekommen, die nie ganz zuverlässig beim Anfahren wurden, von solchen gar nicht zu reden, welche sich stets so benahmen, als ob die innere Seite des Kummets mit Nadeln gespickt gewesen wäre.

Also eine ruhige, weiche Hand beim Anfahren! Stürmt das Pferd zu heftig vorwärts, so wird es nicht plötzlich, sondern ganz allmählich, und nachdem es zur Einsicht gekommen, daß es faktisch vorwärts gehen soll, auf zweckentsprechende Art zurückgehalten.

Sollte eines der Pferde oder beide, dem Signal nicht Folge leisten, so muß die Peitschenhilfe eintreten. Dies darf aber nie und nimmer mit solchem Nachdruck geschehen, daß die Hilfe die Form einer Strafe annimmt, sondern hat die Peitsche nur sanft antreibend, d. h. klopfend, das Schlutterblatt des zurückbleibenden Pferdes zu berühren. Sehr oft wird der Kutscher schon im voraus wissen, daß eines oder das andere seiner Pferde sich beim Anfahren ein wenig bitten läßt. In solchen Fällen gebietet die Vorsicht, das unaufmerksame oder faule Tier mittelst einer Peitschenhilfe auf das Signal vorzubereiten. Man vermeidet so das unangenehme ruckweise Anfahren, das stets die Folge des Zurückbleibens eines der Pferde ist.

Mit Pferden, die nicht recht zuverlässig beim Anziehen sind, fährt man gerne in schiefer Richtung an. Der Wagen wird hierdurch leichter in Bewegung gesetzt.

Sobald die Equipage glücklich ins Rollen gekommen, gilt es die Pferde durch eine möglichst gleichmäßige Zügeleinwirkung auf der geraden Linie zu erhalten und sie außerdem dazu zu bringen, gute Anlehnung zu nehmen.

Der Schritt soll lebhaft, geräumig und rein und die Haltung der Pferde anständig sein. Dies klingt sehr einfach, stellt aber in Wirklichkeit keine geringen Anforderungen an die Kunst des Kutschers. Ich habe auch meinen Schülern stets zugerufen: „Zeige mir, wie du Schritt fährst und ich werde dir sagen, was du gelernt hast.“ In den allermeisten Fällen sieht man die Pferde im Schritt entweder in schläfriger, nachlässiger Haltung dahertrotteln, oder auch in einem Tempo, das weder Schritt noch Trab ist, vorwärts tänzeln. Das eine ist aber ebenso fehlerhaft wie das andere. Die Pferde sollen versammelt sein und einen Schritt entwickeln, der so lebhaft ist, als es die vorgeschriebene, versammelte Haltung gestattet. Die Zügel und Peitschenhilfen zu diesem Zwecke mit verständiger Be-

rechnung und Mäßigung erfolgreich in Anwendung zu bringen, das ist es eben, was beim Schrittfahren die schwer zu erlernende Kunst des geschickten Fahrers ausmacht.

Der Übergang zum Trab wird durch strafferen Zügelanzug vorbereitet, worauf die hierdurch aufmerksam gemachten Pferde vermittelst desselben Zischlautes, der beim Anfahren benützt wurde, veranlaßt werden, sich in Trab zu setzen. Nötigenfalls werden diese vortreibenden Hilfen mittelst einer sanften Anwendung der Peitsche verstärkt.

Eine Hauptsache beim Trabfahren ist die Regulirung des Tempos. Dieses muß sich nämlich nach dem von dem schlechtesten Pferde eingehaltenen Tempo richten. Sollte aber eines der Pferde aus Trägheit oder infolge der schlechten Angewohnheit hinter das Gebiß zu kriechen, zurückbleiben, so muß ihm die Peitsche begreiflich machen, daß dies nicht geduldet werden kann. In solchen Fällen — sowie immer, wenn die Peitsche als Hilfe wirken soll, — darf jedoch das sanfte, klopfende, allmählich energischer werdende Vortreiben nicht in Hiebe ausarten, denn der Zweck der Hilfe ist ja, das Pferd behutsam anzutreiben und nicht das Tempo so zu gestalten, daß die Fahrenden mit den Köpfen aneinanderstoßen.

Das gewöhnliche Tempo in der Stadt und auch auf dem Lande ist ein stilvoller sog. Mitteltrab, welcher keine höheren Anforderungen an die Trabanlagen der Pferde stellt, als daß jeder einigermaßen brauchbare Gaul mitkommen kann, ohne die Haltung zu verlieren oder unreine Gänge anzunehmen. Es kommt indessen recht oft vor, daß lebhafte Pferde auch bei diesem gemäßigten Tempo in Galopp fallen. Bisweilen ist auch Faulheit die Ursache des Galoppirens. Ist der Kutscher keine Nachtmütze, so wird er schon bevor das Pferd den ersten Galoppsprung macht, merken, was das Tier vorhat und durch einen leichten Anzug des entsprechenden Zügels verhindern, daß es wirklich zum Galoppiren kommt. Immer gelingt dies jedoch nicht. Ich besaß z. B. während meiner Dienstzeit in der österreichischen Armee ein junges Wagenpferd, das vorher von einem rohen, ungeschickten Kutscher verdorben, stets beim ersten Trabsignal zu galoppiren anfing und sich dann durch keine menschliche Macht davon abhalten ließ, ebenso lange zu galoppiren, als das Nebenpferd trabte. Ich versuchte alle für solche Fälle empfohlenen Mittel, aber keines wollte helfen und das Ende vom Lied war, daß sich der eigensinnige Gaul durch das ewige Galoppiren eine unheilbare Lähmung zuzog, welche weitere Verbesserungsversuche überflüssig machte. Hamelmann empfiehlt, dem galoppirenden Pferde eine Weile seinen Willen zu lassen. Meiner Erfahrung nach verschlimmert dies aber nur das Übel. Ich halte es für das sicherste Heilmittel, das Pferd durch eine rationelle Reitdressur dahin zu bringen, kräftige An-

lehnung an den Zügel zu nehmen, denn in den meisten Fällen hat das Galoppiren keinen anderen Grund, als daß das Tier hinter der Hand ist.

Am störendsten sind die Galoppsprünge natürlich während der Kämpfe auf der Trabbahn. Amerikas Trabtrainers sind deshalb auch ziemlich zuverlässige Ratgeber, wenn es gilt, einem Pferde das leidige Galoppiren abzugewöhnen. Einer der besten unter ihnen, der verstorbene Hiram Woodruff, äußert sich in seinem berühmten Werke „The trotting-horse of America" folgendermaßen über diese Frage:

„Es ist nicht ratsam, während der Dressur das Pferd jedesmal, wenn es in Galopp fällt, zurückzuhalten. Erfahrene Trabtrainers lassen das Pferd stets ein paar tüchtige Galoppsprünge machen, bevor sie versuchen, es wieder in Trab zu bringen. Zeigt das Pferd, auch wenn es nicht zurückgehalten wird, Neigung hinter die Hand zu kriechen, so muß ihm eine vortreibende Peitschenhilfe gegeben werden, denn die Hauptsache bleibt unter allen Verhältnissen, es daran zu gewöhnen, mit gehöriger Energie vorwärts zu gehen. Das sicherste Mittel, ein galoppirendes Pferd wieder in Trab zu bringen, ist ein kurzes, plötzliches Anziehen des einen Zügels. Einige Trabfahrer befürworten zu diesem Zweck den rechten Zügel, andere den linken. Welcher Zügel benützt wird, ist meiner Ansicht nach ziemlich gleichgültig, falls der Fahrer nicht die Erfahrung gemacht hat, daß sein Pferd auf der einen Seite empfindlicher als auf der andern ist. Beide Zügel zugleich anzuziehen, hilft zu gar nichts; wird dagegen der Kopf des Pferdes ganz wenig rechts oder links gestellt, so pflegt das Tier augenblicklich wieder zum Trab überzugehen. Der Fahrer darf jedoch unter keiner Bedingung den Kopf des Pferdes mit der einen Hand loslassen, während er ihn mit der anderen seitwärts stellt. Die Kunst des Fahrers liegt eben darin, den Zügelanzug so zu bewerkstelligen, daß derselbe kurz und kräftig, aber nicht heftig oder reißend wirkt. Wird der Anzug übertrieben, so schwenkt das Pferd seitwärts ab, was unter Umständen sehr schlimme Folgen nach sich ziehen kann.

Sobald das Pferd die Trabaktion wieder aufgenommen hat, heißt es, ruhig Blut zu bewahren. Hat der Fahrer es eilig, und läßt er den Kopf des Pferdes in demselben Moment los, als die ersten Trabschritte zum Vorschein kommen, so kann man 100 gegen 1 wetten, daß das Pferd wieder in Galopp fallen wird; dann steht aber auch die Sache schlimmer als zuvor. Das Pferd muß deshalb vor allem beruhigt werden, wenn es wieder zu traben angefangen und darf erst, nachdem die Aktion ihre frühere Regelmäßigkeit wieder gewonnen hat, auf Verschärfung der „Pace" hingearbeitet werden.

Das galoppirende Pferd mit der Peitsche zu strafen, wäre im höchsten Grade

fehlerhaft. Die Peitsche treibt das Pferd vor, die Hand des Fahrers hält es zurück, wie soll es da wissen, was man von ihm verlangt? Der Fahrer muß sich stets bemühen, das Vertrauen des Pferdes zu gewinnen; das Vertrauen schwindet aber beim ersten Peitschenhieb, und mit Pferden, die nicht wissen, was man von ihnen will, lassen sich keine Siege erkämpfen.

Ein rechtschaffener Trabfahrer wendet während der Fahrt keinen Moment seinen Blick von den Ohren seines Pferdes ab, denn er weiß, daß den Galoppsprüngen ein verräterisches Ohrenspiel vorauszugehen pflegt. Wird diese Bewegung der Ohren bei Zeiten entdeckt, so läßt sich das in Galoppfallen verhindern. Der Fahrer bewerkstelligt dann den soeben beschriebenen, einseitigen Zügelanzug. Hierdurch wird die Aufmerksamkeit des Pferdes von dem verbotenen Vorhaben abgelenkt und einer definitiven Störung der regelmäßigen Trabaktion vorgebeugt."

Die hier wiedergegebenen Ratschläge des amerikanischen Trainers lassen sich meiner Erfahrung nach auch bei gewöhnlichem Ein- und Zweispännigfahren nutzbringend verwerten.

Die bei Wendungen vorkommenden Handgriffe sind schon weiter oben beschrieben worden. Wir können uns deshalb bezüglich der korrekten Ausführung der Wendungen darauf beschränken, den Kutscher mit der praktischen Nutzanwendung jener Zügelhaltung vertraut zu machen.

Alle Wendungen müssen durch eine halbe Parade vorbereitet werden. Der Kutscher bezweckt hiermit die Pferde zu avisiren und in ein gemäßigteres Tempo übergehen zu lassen. Nachdem dies geschehen, ist die Wirkung des inneren Zügels durch das linke Handgelenk etwas zu verstärken, gleichzeitig muß aber der äußere Zügel entgegenwirken, um ein zu frühes Einbiegen zu verhindern. Sind die Pferde auf diese Art vorbereitet an dem Punkte angelangt, wo die Wendung beginnen soll, so wird der innere Zügel durch eine schraubenartige Bewegung der rechten Hand angezogen, während die Linke den äußeren Zügel so viel nachgibt, daß das äußere Pferd der Wendung unbehindert folgen kann. Dieses Nachgeben des äußeren Zügels muß jedoch genau abgewogen werden, denn wird dasselbe übertrieben, so stürmen die Pferde ohne Unterstützung zu schnell in die neue Richtung hinein und die Wendung wird zu kurz, wohingegen eine zu starke Gegenwirkung des äußeren Zügels das äußere Pferd zurückhält und somit zur Folge hat, daß die Wendung zu groß wird.

Jede Direktionsveränderung erfordert also: 1) daß die Pferde versammelt, resp. vorbereitet werden; 2) daß der innere, wendende Zügel nach der angegebenen Methode angezogen wird und 3) daß der äußere Zügel unterstützend eingreift.

Hieraus geht hervor, daß beim Fahren von Wendungen ungefähr dieselben

Grundsätze wie beim Reiten zur Anwendung kommen. Und so wie in der Reitkunst der äußere Schenkel bei Direktionsveränderungen am kräftigsten einzuwirken hat, muß beim Fahren das äußere Pferd auf der auswendigen Seite durch eine, der Zügelwirkung größeren Nachdruck verleihende Peitschenhilfe angetrieben werden, seitwärts übertretend in der Wendung nachzufolgen und die Deichsel zur Seite zu drücken. Sollte aber das innere Pferd sich hinter der Hand halten, so muß die Peitsche auch diesem Pferde zur Hilfe kommen und es in die Wendung hineintreiben. Es hat also stets ein harmonisches Zusammenwirken zwischen den Zügel- und Peitschenhilfen stattzufinden.

Was ich hier über die von dem äußeren Zügel zu gewährende Unterstützung gesagt habe, glaube ich dem Anfänger destomehr zur Beachtung empfehlen zu müssen,

Fig. 483.

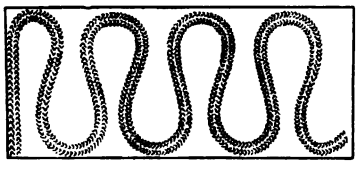
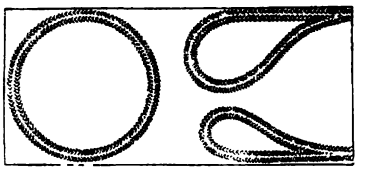


Fig. 484.



Fahrübungen.

als die Pferde, nachdem sie die neue Richtung eingeschlagen haben, oft eine gewisse, nicht immer unbedenkliche Übereilung an den Tag legen. Kaum weniger wichtig ist, daß die steuernde Wirkung des inneren Zügels aufhöre, sobald die Pferde derselben Folge geleistet, denn über diesen Zeitpunkt hinaus anhaltend, würde sie nur das innere Pferd dazu veranlassen, aus dem Kummet herauszukriechen. Sowie die Pferde die ersten Schritte auf der geraden Linie genommen, hört also der steuernde Handgriff auf und beide Zügel werden wieder so gehandhabt, daß sie eine gleichmäßige Wirkung hervorbringen.

Schließlich will ich noch daran erinnern, daß man bei Wendungen die Kurve nicht zu klein nehmen darf; man steuert also die Deichsel ein wenig nach auswärts, bevor man mit der Kreiswendung beginnt. Hierdurch werden die bei scharfen Wendungen und knappem Raum leicht entstehenden Fatalitäten am sichersten vermieden.

Daß die Pferde bei allen Wendungen die richtige Kopfstellung haben, d. h. mit den Köpfen in die Wendung hineingerichtet sein sollen, ist selbstverständlich und bedarf deshalb keiner näheren Motivirung.

Das Einbiegen in einen Thorweg gehört zu den schwierigsten Wendungen. Von größter Wichtigkeit ist hierbei, daß der Bogen so groß genommen werde, daß

die Pferde und der Wagen eine schnurgerade Linie bilden, wenn erstere in den Thorweg eintreten. Fährt sich der Kutscher mit dem Hinterwagen fest, so ist die Wendung zu kurz gewesen. Bei solchen Gelegenheiten hat die Deichsel als Kompaß zu dienen. Solange sich die Deichsel auf der Mitte des Weges befindet, kann der Kutscher versichert sein, daß der Kurs, den er gesteuert, richtig ist.

Wie bekannt, lassen sich nicht alle Wagen gleich scharf wenden. Der Kutscher muß deshalb genau wissen, auf welche Wendungen er sich mit seinem Wagen einlassen kann, sonst setzt er sich bei der ersten etwas scharfen Wendung der Gefahr aus, umzuwerfen. Aus diesem Grunde und auch um die erforderliche Übung zu erwerben, wird der Kutscher gut daran thun zeitweise mit verschiedenen Fuhrwerken, womöglich auch mit verschiedenen Pferden, Fahrübungen der in Fig. 483—486 dargestellten Art vorzunehmen.

Fig. 485.

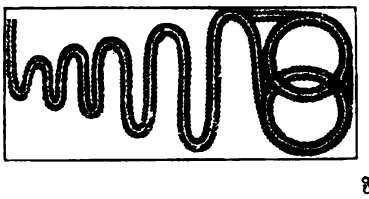
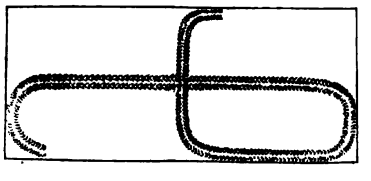


Fig. 486.



Fahrübungen.

Wenn er es dahin gebracht, diese Figuren in schlankem fließendem Trab und mit guter Anlehnung der Pferde zu fahren, braucht er kein Fiasko beim Einbiegen in unbequeme Thorwege u. s. w. zu befürchten.

Wie schwierig es aber auch sein möge, eine Wendung so zu fahren, daß sie das Auge des Kenners erfreut, ist dies doch weit leichter, als ein nach allen Regeln der Kunst ausgeführtes Zurückrichten des Wagens zuwege zu bringen, denn dazu braucht der Kutscher nicht nur ein sicheres Auge, sondern auch eine ganz besonders weiche und wachsame Hand.

Das Zurückrichten des Wagens ist nicht zu vermeiden, wenn die Equipage den Platz auf einem Terrain wechseln muß, wo kein Raum zum Umwenden vorhanden ist. Die Rückbewegung wird durch den von den Zügeln ausgehenden Widerstand hervorgerufen, welcher in demselben Moment eintritt, als die Pferde, durch einen Zügelschlag dazu veranlaßt, Miene machen, vorwärts zu gehen. Die Zügel anzuziehen, bevor die Pferde die Hinterhand in Bewegung gesetzt haben, wäre jedoch ein grober Fehler, denn dies würde aller Wahrscheinlichkeit nach eine überstürzte Rückwärtsbewegung zur Folge haben, während welcher sich kein regelrechtes Zurückrichten des Wagens ausführen ließe. Es ist deshalb von größter Wichtig-

keit, daß der Kutscher nach jedem Zügelanzug wieder mit der Hand nachgibt und außerdem die Peitsche in Bereitschaft hält, um jede etwaige Unfolgsamkeit der Pferde augenblicklich im Keime ersticken zu können.

Das regelrechte Rückwärtstreten der Pferde in gerader Richtung bildet die Grundlage des Zurückrichtens eines Wagens. Am bequemstem ist natürlich das Zurückrichten eines Wagens ohne Langbaum, jedoch wird dasselbe gerade bei mit

Fig. 487.

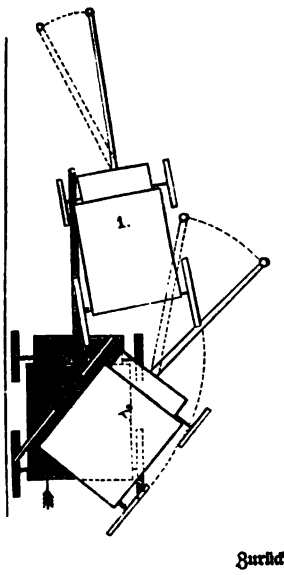
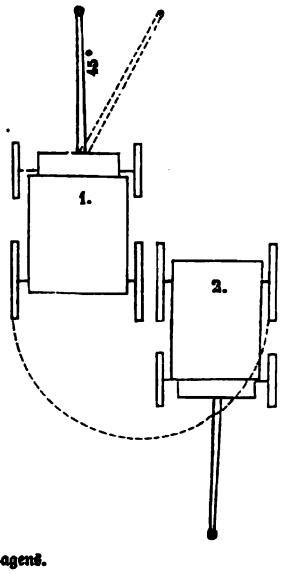


Fig. 488.



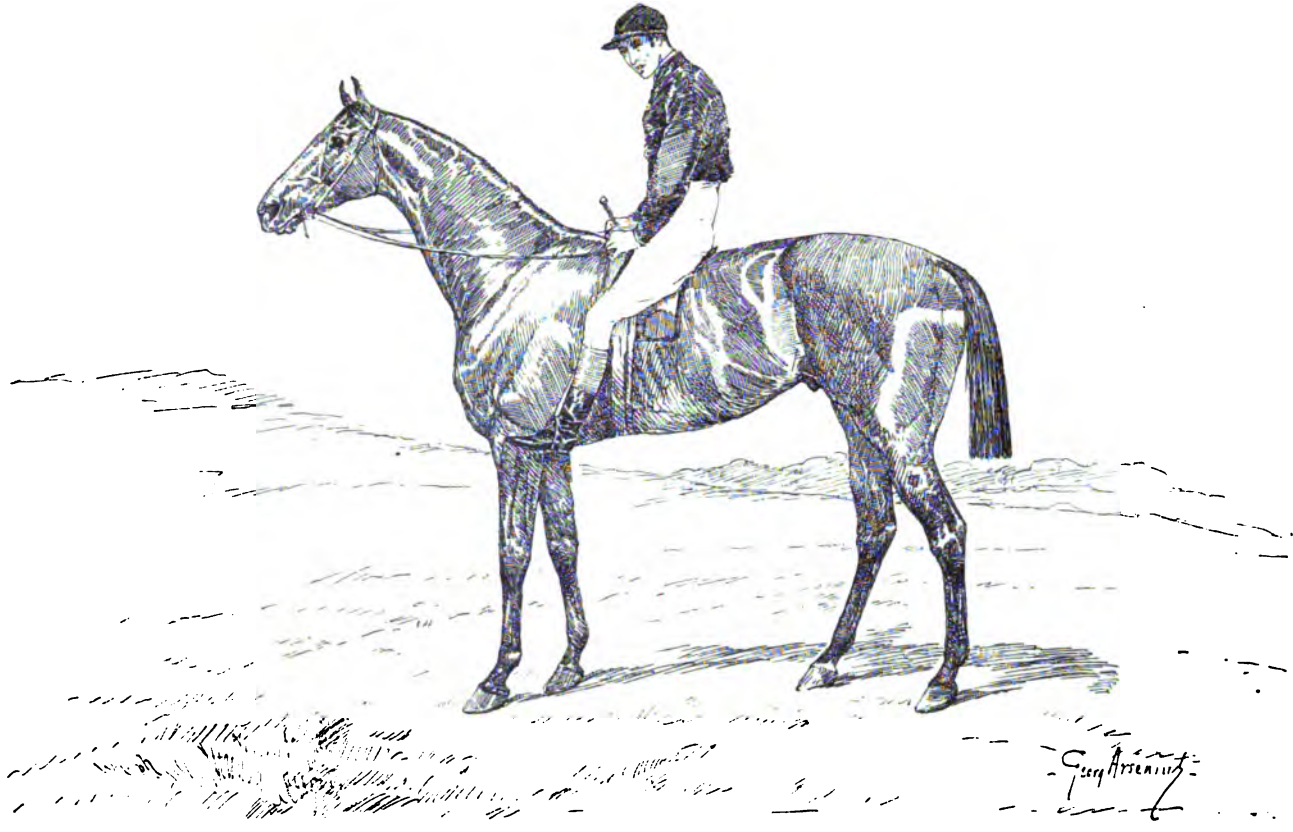
Zurückrichten eines Wagens.

Langbaum versehenen Wagen am häufigsten notwendig werden, denn da bei diesen der Vorderwagen nur eine sehr beschränkte Wendbarkeit besitzt, lassen sie sich in engen Passagen nicht anders manövriren.

Man unterscheidet zwischen halbem und ganzem Zurückrichten.

Mit dem halben Zurückrichten bezweckt der Kutscher sich einer Mauer, einem Trottoir oder irgend einem anderen Gegenstand zu nähern, der sich in paralleler Richtung mit dem Wagen befindet.

Wenn wir z. B. annehmen, daß der Wagen dem linken Trottoir näher gebracht werden soll, so stellt der Kutscher seine Pferde schief seitwärts links (ich erinnere hier an die Regel, daß die Köpfe der Pferde stets nach der Seite gestellt werden müssen, wohin man den Hinterwagen haben will) und läßt sie solange rückwärtstreten, bis das linke Hinterrad das gegebene Ziel erreicht hat. Nachdem er



Jockey Archer auf Ormonde.

dann die Deichsel wieder gerade gerichtet, stellt er dieselbe rechts seitwärts und läßt die Pferde noch einmal rückwärts treten, bis der Vorderwagen auf derselben Linie wie der Hinterwagen steht. Mit dem Geradestellen der Deichsel ist sodann das Zurückrichten beendigt (Fig. 487).

Das vollständige Zurückrichten ist natürlich bedeutend schwieriger. Es besteht darin, den Vorderwagen auf den Punkt zu stellen, welchen ursprünglich der Hinterwagen eingenommen hat. Der Zweck dieses Manövers ist gewöhnlich eine Kehrtwendung in einer engen Straße zu vollführen. Ein Beispiel wird den hierbei beobachteten Vorgang näher beleuchten.

Ich nehme an, daß der Kutscher mit seinem Wagen vor einer Thür hält. Er hat dieselbe auf seiner rechten Seite, will sie aber aus irgend einem Grunde links haben. Die Straße ist indessen so schmal, daß an ein Umwenden auf gewöhnliche Art nicht zu denken ist. Es bleibt ihm deshalb nichts anderes übrig, als sein Ziel durch vollständiges Zurückrichten des Wagens zu erreichen zu suchen. Zu diesem Zweck fährt er erst einige Schritte links seitwärts, um eine der Breite des Wagens entsprechende Entfernung zwischen seinem rechten Hinterrad und dem Trottoir zu bringen. Darauf stellt er seine Pferde so weit nach seitwärts, daß sie einen Winkel von 45° mit der Hinterachse des Wagens bilden und läßt sie darauf in derselben Richtung langsam rückwärtstreten. Die Pferde werden hierbei ebensoviel traversiren als rückwärtstreten. Sobald der Kasten parallel zum Trottoir steht, hört die retrograde Bewegung auf und die Deichsel wird wieder gerade gestellt (Fig. 488). Zu bemerken ist, daß das rechte Hinterrad während dieses ganzen Manövers seinen Platz beibehalten hat.

Selbstverständlich kommt alles hierbei auf ein langsames, versammeltes Rückwärtstreten der Pferde an. Dies ist nur durch eine sorgfältige Dressur zu erreichen. Versteht der Kutscher es aber nicht, den Pferden die rückwärtsschreitende Bewegung sozusagen Schritt für Schritt abzulocken, d. h. zwischen jedem, durch weichen Zügelanzug hervorgerufenen Schritt nach rückwärts eine deutliche Pause eintreten zu lassen, so wird er auch mit den bestdressirten Pferden beim Zurückrichten keine Ehre einlegen.

Ein wahres Meisterstück in der Fahrkunst ist das regelrechte Zurückrichten einer vierspännigen Equipage. Der Kutscher, der das zustande bringt, verdient unter den Besten seines Faches genannt zu werden.

Das korrekte Pariren (Anhalten) einer Equipage gehört auch nicht zu den leichtesten Aufgaben. Freilich darf man sich nicht einbilden, daß die Kunst des Parirens darin liegt, die Equipage aus vollem Lauf so plötzlich zum Stehen zu bringen, daß die Pferde sich auf die Sprunggelenke setzen und die Fahrenden

von ihren Sitzen fliegen. Ein solches, Pferde, Wagen und Geschirr ruinirendes Anhalten kann nur durch ganz besondere Umstände — z. B. drohende Gefahr — gerechtfertigt werden. Als allgemeine Regel gilt, daß das Pariren aus laufender Gangart stets allmählich zu erfolgen hat.

Um in Übereinstimmung mit den Gesetzen der Fahrkunst zu pariren, verkürzt der Kutscher ungefähr 12 Schritt vor der Stelle, an welcher angehalten werden soll, die Zügel, versammelt die Pferde, ermäßigt das Tempo und fährt die letzten Tritte im Schritt. Die rechte Hand erfaßt hierbei beide Zügel, so wie früher beschrieben, vor der linken und zieht dieselben schraubenförmig an, bis das Halt erfolgt ist. Die Peitsche wird unterdessen, mit dem Bogen nach abwärts, in Bereitschaft gehalten, dasjenige Pferd, welches etwa aus dem Kummet herauskriechen oder der Einwirkung des Gebisses ausweichen möchte, sanft vorzutreiben. Im übrigen befleißige sich der Kutscher, eine anständige weder nach rückwärts noch vornüber gelehnte Haltung des Oberkörpers beizubehalten und weit ausgreifende, täppische oder überstürzte Bewegungen mit den Händen möglichst zu vermeiden. Sehr zweckmäßig ist es auch, wenn er seine Pferde daran gewöhnt, auf einen leisen Pfiff oder auf das Signal „O—o“ stehen zu bleiben. Die Pferde lernen dies sehr bald und dem Kutscher kann es unter Umständen von unberechenbarem Nutzen sein, sich so eine erhöhte Einwirkung auf sein Gespann gesichert zu haben.

Sobald die Pferde stehen geblieben, läßt die rechte Hand die Zügel los, welche nun nachzugeben sind, und die Haltung der Pferde wird, wenn notwendig, durch hinter den Kammdeckel applizirte, leicht klopfende Peitschenhilfen berichtigt. Darauf nimmt der Kutscher die vorgeschriebene Paradehaltung mit auf den rechten Schenkel gestützter Peitsche ein.

Obgleich *Galoppfahren*, hauptsächlich wegen der hierbei entstehenden Rucker und Stöße, nur selten vorkommt, bin ich unter gewissen Voraussetzungen durchaus nicht dagegen, den Wagenpferden dann und wann einen kleinen Galopp zu gönnen. Ich habe nämlich die Erfahrung gemacht, daß diese Gangart erfrischend und belebend auf edle und gängige Tiere einwirkt und außerdem eine in vielen Fällen sehr willkommene Ablösung angestrengter Muskelpartien ermöglicht. Dabei lasse ich das berauschende Vergnügen, welches darin liegt, mit einem feurigen Gespann eine kleine Anhöhe in fließendem Jagdgalopp hinanzufahren, ganz außer Rechnung. Soll das Galoppiren aber nützen und nicht schaden, so muß die Dressur der Pferde abgeschlossen und das Tempo vollkommen ruhig und gleichmäßig sein. Ein wildes Darauflosjagen, bei welchem die Räder Spuren wie die eines Propfenziehers beschreiben, ist ebenso unangenehm für die Fahrenden wie ruinirend für die Pferde, die Geschirre und den Wagen.

Obgleich noch verschiedenes über das Zweispännigfahren zu sagen wäre, glaube ich mich doch nicht länger bei diesem Abschnitte der Fahrkunst aufhalten zu dürfen. Das Vierspännigfahren will ja ebenfalls besprochen sein.

Das Fahren mit Vieren.

Die beim Vierspännigfahren gebräuchliche Zügelhaltung habe ich bereits ausführlich beschrieben; die Anschirrung eines Viererzuges auch. Ich gehe deshalb im Nachstehenden von der Voraussetzung aus, daß der Kutscher genügende Fertigkeit in der Führung der vier Zügel erworben hat und nun mit den praktischen Übungen am Bock beginnen will.

Das Fahren mit Vieren vom Bock wird in vielen Kreisen als ein vollkommen überflüssiger Sport angesehen, der höchstens für solche Leute paßt, die nicht wissen, was sie mit ihrer Zeit und ihrem Gelde anfangen sollen. Glücklicherweise verträgt diese Ansicht nicht die Beleuchtung einer fachmännischen Kritik. Nein, das Vierspännigfahren ist nicht nur ein großes Vergnügen für jeden Anhänger des Fahrsports, sondern muß auch als eine äußerst nützliche Übung betrachtet werden, die das Selbstvertrauen des Fahrers erhöht, sein Auge schärft und seine Fingerfertigkeit bedeutend entwickelt. Ich ließ deshalb auch sämtliche Schüler der schwedischen Fahrschule ohne Rücksicht auf die kurze dreimonatliche Lehrzeit, schon nach den ersten vier Wochen Fahrübungen mit vier Pferden vornehmen. Und während der sieben Jahre, welche genannte Schule unter meiner Leitung gestanden, habe ich keinen Augenblick bereut, diesem Prinzip treu geblieben zu sein, denn die Erfahrung lieferte mir den Beweis, daß die Schüler, nachdem sie einige Fertigkeit im Vierspännigfahren erworben hatten, überraschende Fortschritte im Fahren eines Zweigespanns machten.

Beim Anfahren eines Viererzuges ist zu beachten, daß das vortreibende Signal erst dann gegeben werden darf, wenn alle vier Pferde gehörig in die Stränge und an die Zügel gestellt sind. Gleichzeitig ergreift die rechte Hand beide Hinterzügel, welche solange sanft zurückgehalten werden, bis die Vorderpferde anfangen auszuschreiten. Sämtliche Pferde werden dann ruhig und gleichmäßig angehen.

Mancher Fahrer betrachtet es als ein Axiom, daß die Hinterpferde zuerst angehen sollen. Wie diese Ansicht fachgemäß verteidigt werden könnte, ist mir nicht recht klar. Natürlich dürfen wir unsere Vorderpferde beim Anfahren nicht mit der Peitsche antreiben, bevor die Stangenpferde in den Strängen stehen, denn falls wir uns dies erlauben wollten, würden wir sicher binnen kurzem den Verlust einer Vorlegewage oder eines Stranges zu beklagen haben. Dagegen vermeiden wir alle

Rucker und Stöße, wenn sämtliche Pferde nahezu gleichzeitig angehen. Dies zu erreichen, ist deshalb auch stets mein Bestreben gewesen.

Sollten die Vorderzügel zufällig beim Anfahren etwas zu lang sein, so hat dies nicht gar viel zu bedeuten. Es wird sich das schon ausgleichen, sobald der Start erfolgt ist; dahingegen können die Hinterpferde unmöglich ohne Zögern dem Signal zum Angehen Folge leisten, wenn die Vorderpferde ihnen infolge zu kurzer Zügel den Weg versperren.

Einen Viererzug ohne umständliche Vorbereitungen korrekt zu pariren, ist eine Kunst, die nicht von heute auf morgen erlernt werden kann. Der Altmeister Tim Carter bestätigt dies auf eine charakteristische Art mit folgender Äußerung: „Wenn ich zufällig neben einem jungen Gentleman zu sitzen kam, der sich viel auf sein Fahren einbildete, pflegte ich ihn immer ganz plötzlich, und ohne daß er ein solches Ansinnen von mir erwarten konnte, zu ersuchen, gefälligst einmal anzuhalten." Das Pariren eines Viererzuges erfolgt auf die Weise, daß der Kutscher gerade wie beim Zweispännigfahren zuerst die Pferde versammelt und das Tempo verkürzt, worauf er unmittelbar vor dem Moment, wo der Wagen zum Stillestehen gebracht werden soll, mit der rechten Hand beide Hinterzügel ergreift, während die linke durch eine drehende Bewegung des Handgelenkes die Vorderzügel so anzieht, daß die Vorderpferde im rechten Augenblick mit gestreckten Strängen stehen bleiben.

Derselbe Zügelgriff wird beim Hinabfahren kleiner Anhöhen angewendet, jedoch darf hierbei der Zügelanzug selbstverständlich nicht so stark ausfallen, daß die Pferde stehen bleiben.

Äußerst schwierig ist das Hinabfahren steiler Anhöhen. Pedale, welche aufwärts noch ganz brauchbar sind, werden hierbei einer sehr harten Probe unterzogen, und Temperamente, die sich durch einen scharfen Galopp beruhigen lassen, geraten in Aufruhr, sobald sich die nachschiebende Last des schweren Wagens fühlbar macht. Beim Hinabfahren größerer Berge kann deshalb auch der mit der Führung eines Viererzuges betraute Kutscher so recht zeigen, was er gelernt hat. Eine Hauptsache ist, die Thalfahrt nicht in einem zu scharfen Tempo zu beginnen. Die Stangenpferde, welche schon auf der ebenen Strecke anstrengend gezogen haben, müssen nämlich beim Abwärtsgehen sowohl ihre Haltung und Gangart, als auch den Gebrauch ihrer Muskeln einer gründlichen Änderung unterziehen, denn jetzt gilt es, den Wagen mit dem Widerrist und dem Halse zurückzuhalten, was, wie jeder erfahrene Fachmann bestätigen wird, keine leichte Aufgabe in sich einschließt. Wird den Tieren nun keine Zeit gelassen, sich hierauf vorzubereiten, so trifft sie die Last des Wagens mit furchtbarer Gewalt, und gleichzeitig fängt die Deichsel an, auf- und niederzuschlagen, wodurch auch die Vorderpferde aus dem Gleichgewicht gebracht

werden. Hat aber die schwingende Bewegung der Deichsel einmal begonnen, so ist es außerordentlich schwer, derselben Einhalt zu thun. In den meisten Fällen wird das Übel nur zunehmen, bis der Wagen das Ende des Abhanges erreicht hat. Also vor allem im ruhigen Schritt anfangen, so daß sich die Stangenpferde ganz allmählich der neuen Situation anpassen können. Während der weiteren Thalfahrt hat der Kutscher die Deichselspitze sorgfältig im Auge zu behalten. Die Bewegung der Deichselspitze bietet nämlich einen sicheren Maßstab für die Beurteilung der Fahrweise. Bei ruhiger Führung wird sich die Deichsel langsam heben und unter Einwirkung der zurückhaltenden Kraft der Stangenpferde sanft in die Höhe schnellen. Sie behält aber trotzdem ihre gerade Richtung, solange die Stangenpferde ihr Gewicht gleichmäßig auf dieselbe übertragen, und die Vorderpferde, die nun absolut nichts ziehen, können ohne durch heftige Bewegungen der Vorlegewage oder der Stangenpferde beunruhigt zu werden, im kurzen, gleichmäßigen Trab den Weg bergabwärts zurücklegen.

Um dieses Resultat zu erreichen, hat sich der Kutscher vor allem zu bemühen, eine weiche, gleichmäßige Verbindung mit den Mäulern seiner Stangenpferde zu gewinnen. Zu diesem Zweck wird er beim Beginn der Thalfahrt die Zügel in der linken Hand verkürzen müssen. Die rechte Hand bleibt zur freien Verfügung, denn nie ist die Peitschenhilfe notwendiger, als beim Bergabfahren. Das eine Pferd hält zu viel, das andere zu wenig auf, auch legen manche Stangenpferde beim Aufhalten eine übergroße Nervosität an den Tag. In allen diesen Fällen ist die Peitschenhilfe von ausgezeichneter Wirkung; sie beruhigt eigentümlicherweise beinahe noch mehr, als sie antreibt.

Sollten die Vorderpferde beim Bergabfahren das Ziehen nicht aufgeben, so müssen sie zurückgehalten werden. Es wird dies jedoch nur in seltenen Ausnahmsfällen, z. B. mit zu stallmutigen Pferden notwendig sein, wenn der Fahrer die hier geschilderte Methode befolgt.

Beim Fahren auf der geraden Linie sollen alle vier Pferde einen entsprechenden Anteil an der gemeinsamen Arbeit nehmen und beide Paare mit dem Wagen eine schnurgerade Linie bilden. Anfänger begehen gewöhnlich den Fehler, die Vorderpferde entweder zu wenig oder zu viel ziehen zu lassen. Sehr allgemein ist auch die sonderbare Neigung, die Stangenpferde nach rechts und die Vorderpferde nach links, oder umgekehrt zu steuern. Dies nimmt sich natürlich schauderhaft aus, weshalb der Fahrer mit wahren Argusaugen darüber zu wachen hat, daß sämtliche Pferde ihre Schuldigkeit thun und keine Abweichungen von der geraden Linie vorkommen. Mit alten, schlauen Stangenpferden gibt sich das indessen mitunter gar nicht so leicht. Solche Tiere haben nämlich oft eine ganz

wunderbare Gabe, sich so anzustellen, als ob sie sich mit aller Macht ins Zeug legten, während sie faktisch gar nichts ziehen. Dem einzelnen Vorderpferde ist diese Komödie freilich versagt, denn die bewegliche Vorlegewage würde allsogleich zum Verräter an ihm werden, aber ist der Kutscher unerfahren, so kann es passiren, daß sich beide Vorderpferde gleichzeitg der Arbeit entziehen.

Von einem alten, erfahrenen Stangenpferde ist indessen stets zu gewärtigen daß es den Versuch machen wird, sich der Arbeit durch List zu entziehen. Ist der Gaul ein ausgepichter Schwindler, so wird er sich beim Angehen anscheinend mit ungeheurem Eifer ins Geschirr legen; aber kaum hat er dies gethan, so beginnt er auch schon mit dem Simuliren, und es dauert nicht lange, bevor er dem Kummet so weit ausgewichen ist, daß er, den übrigen Pferden das Ziehen überlassend, nur nebenher zu laufen braucht. Das beste Mittel, solchen Simulanten den Spaß zu verderben, ist, sie sorgfältig zu überwachen und ihnen beim ersten Versuch, der Arbeit auszuweichen, ein paar scharfe Hiebe zu appliziren. Die klugen Tiere begreifen dann augenblicklich, daß sie überwacht sind und werden diese heilsame Lektion nicht so bald vergessen, wenn dieselbe auch bei besonders hart gesottenen Sündern etliche Male wiederholt werden muß. Man braucht mit Pferden dieser Gattung nicht gar ängstlich beim Bemessen der Peitschenstrafe zu sein; dieselben pflegen auch nach sehr fühlbaren Hieben nicht den Himmel zu stürmen.

Ob ein Pferd zieht oder simulirt, läßt sich durch genaue Beobachtung der Beine und Muskeln erkennen; diese bieten uns untrügliche Merkzeichen, welche nie verborgen werden können.

Das Vierspännigfahren ist demnach keine passende Beschäftigung für träumerisch angelegte Naturen, welche auch auf dem Bock philosophischen Betrachtungen nachhängen. Die Leitung eines Viererzugs nimmt im Gegenteil die ungeteilte Aufmerksamkeit des Fahrenden in Anspruch, und nur wer es vermag, dem blitzschnell erfaßten Gedanken die entschlossene, wohlbewußte Handlung auf dem Fuße folgen zu lassen, darf sich der Hoffnung hingeben, in diesem wahrhaft vornehmen und edlen Sport Auszeichnung zu erwerben.

Bei dieser Gelegenheit sei auch des bei ungeübten Kutschern oft hervortretenden Fehlers gedacht, daß der betreffende Rosselenker sozusagen mit den Vorderpferden allein fährt und die Stangenpferde mit losen Zügeln und lässiger Haltung nachbummeln läßt. Es nimmt sich dies nicht nur sehr schlecht aus, sondern kann auch, wenn der Kutscher plötzlich genötigt wird anzuhalten oder auszuweichen, bedenkliche Folgen nach sich ziehen. Ich rate deshalb dem Kutscher, seine vier Zügel immer so zu führen, daß die trotz ihrer Elastizität feste Verbindung zwischen seiner Hand und den Mäulern der Pferde auch nicht für einen Moment unterbrochen wird.

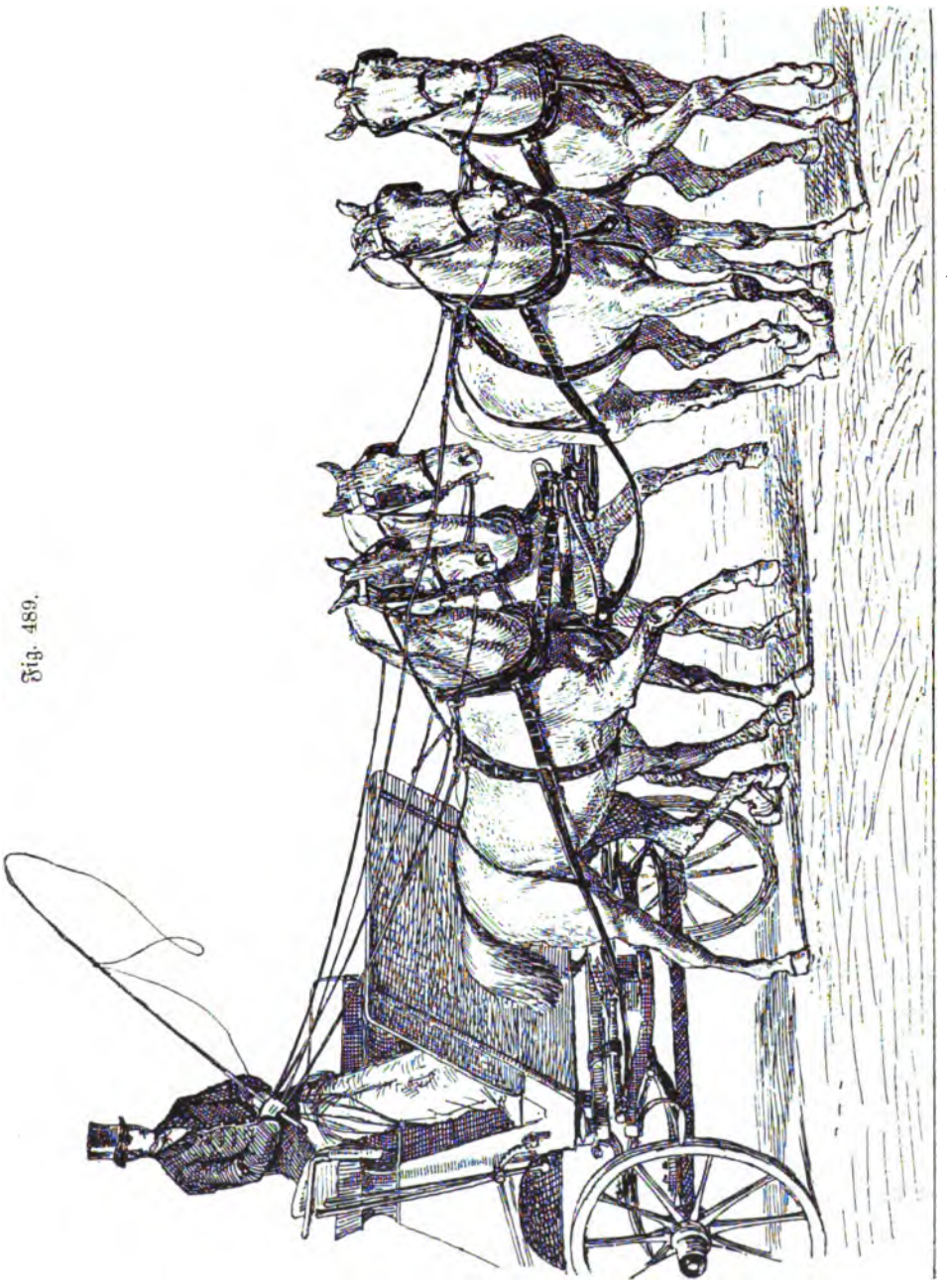


Fig. 489.

Regelrechte Wendung eines Vierzuges.

Wendungen mit einem Viererzug auszuführen, ist selbstverständlich eine Aufgabe, die nicht von dem erstbesten Fahrkünstler zur Zufriedenheit des Fachmannes gelöst werden kann.

Will der Kutscher schnell einem Fuhrwerke oder dergl. ausweichen, so müssen die Vorder- und Stangenpferde gleichzeitig der Wendungsseite zugesteuert werden, d. h. mit anderen Worten: die rechte Hand zieht sowohl die Vorder- als die Hinterzügel der inneren Seite an. In allen anderen Fällen aber wird die Wendung von den Vorderpferden begonnen und die Stangenpferde folgen auf dem Hufschlag der Vorderpferde.

Nachdem die Pferde gut versammelt worden sind, wird also der innere Vorderzügel auf die früher angegebene Art verkürzt. Der Kutscher hat hierbei sein Hauptaugenmerk darauf zu richten, daß die Vorderpferde rechtzeitig in die Wendung treten und diese nicht zu kurz ausfalle. Darauf wird er aber auch durch zweckentsprechendes Anziehen des äußeren Stangenzügels verhüten, daß die Stangenpferde, wie sie es gerne zu thun pflegen, zu früh in die Wendung hineindrängen und die Kurve ungenügend beschreiben. Soll die Wendung fließend ausgeführt werden können, so müssen die Stangenpferde genau auf den Hufschlag der Vorderpferde folgen (Fig. 489). Dies ist aber nur dann möglich, wenn das innere Stangenpferd gezwungen wird, ordentlich auszuschwenken. Es kann deshalb notwendig werden, dieses Pferd in demselben Moment, wo die Vorderpferde in die Wendung treten, mit der Peitsche vorzutreiben. In einem gut eingefahrenen Viererzug gehen freilich die Stangenpferde, wie bereits erwähnt, sozusagen von selbst; sich unbedingt darauf zu verlassen, ist aber dennoch nicht anzuraten, denn einerseits haben auch verläßliche Pferde mitunter schwache Stunden und andererseits werden richtige Hilfen selbst bei noch so gut gefahrenen Pferden nur nutzbringend auf die Bewegungen derselben einwirken.

Es kann natürlich auch vorkommen, daß eines der Stangenpferde eine zu große Kurve beschreibt und den Wagen hierdurch zu weit nach der äußeren Seite zieht. In diesem Falle muß das innere Stangenpferd zurückgehalten werden. Der Kutscher ergreift zu diesem Zwecke schnell den inneren Hinterzügel und treibt das äußere Stangenpferd mit der Peitsche vor. Aber wie gesagt, meistens haben die Stangenpferde eine entschiedene Neigung, zu sehr in die Wendung hineinzudrängen. Deshalb muß auch der Kreuzgriff — innerer Vorder- und äußerer Hinterzügel — bei allen Wendungen als Regel bezeichnet werden.

Tandem- und Randomfahren.

Es gibt gar viele Leute, denen das Tandem-Fahren im höchsten Grade unsympathisch ist. „Eine lebensgefährliche Fahrerei," meinen sie, „eine widerwärtige Äußerung sportlichen Übermuts; ein Zeitvertreib, der nur auf hirnverbrannte Gigerln eine Anziehungskraft ausüben kann." Gründe werden für solche Auffassung selten gegeben. Und doch wäre es sehr interessant zu erfahren, weshalb es solider, ehrbarer sein soll, zwei Pferde neben einander vor einem Landauer, als zwei, eines vor das andere gespannt, vor einem Dog-Cart zu fahren. Welchen Standpunkt ich zu dieser Frage einnehme, brauche ich wohl kaum hervorzuheben. Ich halte das Tandem-Fahren für einen im hohen Grade anregenden und nützlichen Sport. Mit bloßen Behauptungen ist aber der guten Sache nicht gedient. Es möge mir daher gestattet werden, meine hier geäußerte Ansicht im Nachstehenden näher zu begründen.

Zunächst erlaube ich mir zu bemerken, daß das Tandem-Fahren keineswegs, wie vielfach angenommen wird, ein kostspieliges Vergnügen ist. Jeder Pferdebesitzer, der ein Paar Jucker, Reitpferde oder schneidige Ponies sein eigen nennt, kann sich, ohne tief in den Beutel greifen zu müssen, diesen Spaß gönnen. Wer zwei Pferde hält, wird wohl in der Regel auch über einen zweirädrigen Wagen und ein Einspänner-Geschirr verfügen. Die einzige Extra-Ausgabe würde demnach durch die Anschaffung eines Geschirres für das Vorderpferd und einer Tandem-Peitsche verursacht werden. Mit Bezug auf jenes Geschirr sei hier nebenbei bemerkt, daß Fahrleinen, die bis auf die ledernen Handstutzen aus starkem, aber leichtem Gewebe bestehen, nicht nur sehr gut aussehen, sondern auch den Vorzug eines geringeren Gewichtes besitzen, und welche praktische Bedeutung letzterem Umstande beizumessen ist, wird jedem einleuchten, der einige Erfahrung im Tandem-Fahren besitzt.

Was den Wagen anbelangt, so ist, wie bereits erwähnt, ein zweirädriger dem vierrädrigen unbedingt vorzuziehen. Sollte z. B. das Gabelpferd aus irgend einem Grunde nach rückwärts drängen, so kann sich die Lage mit einem vierrädrigen Wagen leicht bedenklich gestalten und ebenso ist es ein höchst beruhigendes Gefühl, bei etwas zu scharf ausgefallenen Wendungen nicht an Hinterräder denken zu brauchen.

Zu den Pferden übergehend, glaube ich keinen Widerspruch hervorzurufen, wenn ich die Behauptung aufstelle, daß die meisten Reitpferde sich ohne Ungelegenheit im Tandem-Zuge verwenden lassen. Allerdings gehe ich hierbei von der Voraussetzung aus, daß die betreffenden Tiere ein gutes Temperament haben und

vollkommen taktfest im Pedale sind. Ich gehe aber noch weiter. Gestützt auf eine langjährige Praxis, scheue ich mich nicht, der Überzeugung Ausdruck zu verleihen, daß das edel gezogene Reitpferd Vergnügen an der Verwendung im Tandem findet. Die geringe Last spürt es kaum, und die ganze Anspannung ist eine so leichte, daß es, ohne irgend welchen Zwang zu empfinden, seiner Gehlust freien Spielraum lassen kann. Gefahr droht nur dann, wenn am Bock ein Kutscher sitzt, der beim geringsten Zwischenfall sofort den Kopf verliert oder der von Anfang an ein unsinniges Tempo anschlägt. Aber freilich, ein Jeder trifft es nicht, langsam zu fahren und die beiden Pferde im Tempo gut beisammen zu halten.

Ein weiterer Vorteil der Tandem-Anspannung ist, daß Pferde, die wegen eines merkbaren Unterschiedes in der Größe oder wegen ungleichen Temperaments neben einander gespannt kein Paar abgeben würden, sich oft im Tandem vortrefflich zusammen fahren lassen, wenn sie nur im Schnitt und in der Haltung zu einander passen. Wohl zu beachten bleibt ferner, daß man bei der gewöhnlichen Anspannung genötigt ist, sich zum Zweispännigfahren eines vierrädrigen Wagens zu bedienen (das in Deutschland gänzlich unbekannte Curricle kommt hier nicht in Betracht). Reitpferde im vierrädrigen Fuhrwerk zu benutzen, ist aber stets eine mißliche Sache, wohingegen kein noch so fein gerittenes Pferd durch die Verwendung im Tandem irgendwie zu leiden haben wird. Die Tandem-Anspannung gestattet daher so manchem Pferdebesitzer, sich den Luxus eines eleganten „Turnout's" zu vergönnen, der unter anderen Umständen nie daran denken könnte, sich mit eigenem Fuhrwerk am Korso zu beteiligen.

Wir kommen nun zur Frage des im Tandem zu gewärtigenden Vergnügens. Wie ich bereits weiter oben bemerkt habe, unterliegt es kaum einem Zweifel, daß die Tandem-Anspannung den Pferden ungemein behagt. Man braucht aber keine große Erfahrung im Kutschiren zu besitzen, um zu erfassen, was es heißt, hinter einem Paare Pferde zu sitzen, dem die Arbeit Spaß macht. Hierzu kommt noch, daß beim Tandem-Fahren weder der Herr noch die Pferde ihr Vergnügen mit einer ernstlichen Ermüdung zu erkaufen brauchen. Auch wenn es gilt eine größere Strecke Weg in kurzer Zeit zurückzulegen, ist es keineswegs notwendig, die Pferde zu überhetzen. Nicht die übertriebene Pace, sondern das Einhalten eines gleichmäßigen flotten Tempos schafft den guten Rekord. Aus alledem ergibt sich, daß Herren, die zwei in Schnitt und Gang zu einander passende Pferde besitzen, ohne große Kosten diese dazu benützen können, sich ein hübsches Tandem zusammenzustellen. Im Sommer auf staubigen Straßen zu reiten ist kein besonderes Vergnügen. Da bietet denn die Tandem-Anspannung nicht nur eine willkommene Abwechselung, sondern auch ein vortreffliches Mittel die Pferde in guter Kondition

zu erhalten. Selbstverständlich gilt dies nur für solche Herren, die sich bereits eine gewisse Fertigkeit im Fahren angeeignet haben, denn wer ein Neuling im Fahrsport ist, der würde es bald und bitter bereuen, die Leitseile eines Tandem-Zuges in die Hand genommen zu haben. Es wäre das ein ebenso großes Wagstück, als wenn ein Sonntagsreiter sich an einer Steeple-Chase beteiligen wollte. Andererseits aber gibt es zahlreiche Pferdebesitzer, die vom Fahren so viel verstehen, daß sie es bei einiger Übung bald dahin bringen würden, eine anständige Figur als Tandem-Fahrer zu spielen. Sind doch die bei dieser Anspannung zu überwindenden Schwierigkeiten keineswegs so groß, als es wohl den Anschein hat. Im Tandem wirken die Zügel genau so, wie beim Reiten oder im einspännigen Geschirr. Die Leitseile des Vorderpferdes, wie auch jene des Gabelpferdes, laufen nämlich vollkommen unabhängig von einander von der Hand des Fahrers direkt zu dem betreffenden Mundstück, wohingegen beim Vier- und Zweispännig-Fahren die Kreuzzügel in Thätigkeit treten. Letztere so zu schnallen und zu handhaben, daß ein Zügel gleichmäßig auf zwei verschiedenartige Pferdemäuler einwirkt, ist aber eine Kunst für sich; auch wird es selbst dem geschicktesten Kutscher trotz tadellos geschnallter Kreuzzügel nie gelingen, eine so richtige und direkte Einwirkung auf jedes einzelne Pferd zu erzielen, wie bei der Tandem-Anspannung. Wer es erlernt hat ein Pferd regelrecht zu fahren, wird es daher auch bald fertig bringen, zweie vor einander gespannt zu lenken, zumal wenn er über ein Vorauspferd verfügt, das ohne zu scharf ins Zeug zu gehen, stets in flottem Tempo die gerade Linie einhält. Mit den Leitseilen allein ist jedoch nicht auszukommen. Der Fahrer muß es auch verstehen die Peitsche so zu handhaben, daß er nicht nur das Vorderpferd antreiben kann, ohne den in der Gabel gehenden Genossen zu beunruhigen, sondern auch ersterem blitzschnell einen Flankenhieb zu appliziren vermag, falls es sich beikommen lassen sollte, in bedrohlicher Weise von der geraden Linie abzuweichen.

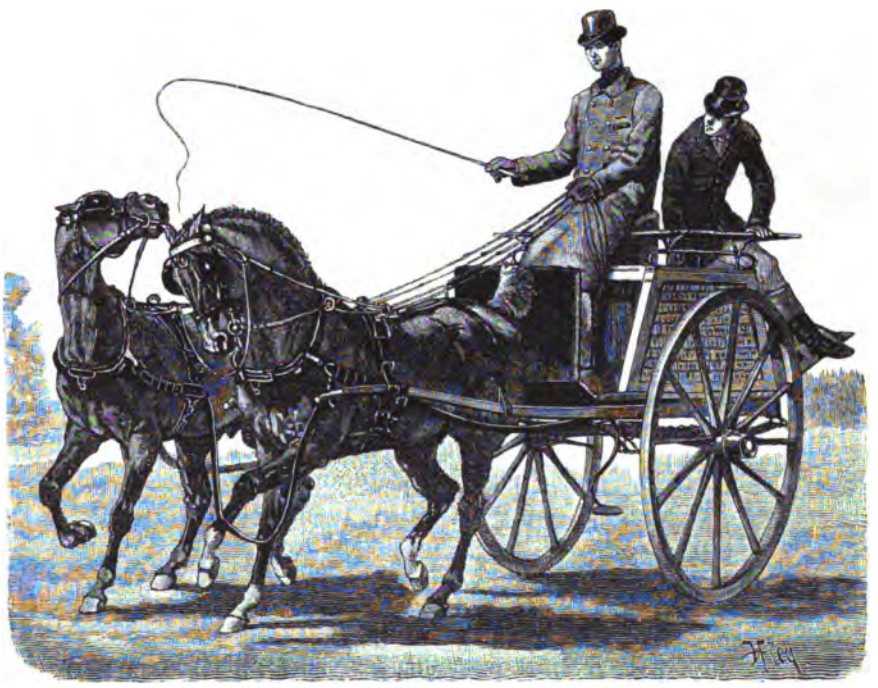
Schließlich möchte ich noch hervorheben, daß ein nervöser Fahrer auf dem Bocke eines Tandem-Zuges entschieden nicht an seinem Platze ist. Die Pferde kommen stets sehr bald dahinter, daß ihrem Lenker nicht recht wohl zu Mute ist, und die Folge dieser Entdeckung pflegt zu sein, daß sie sich allerlei Freiheiten mit ihm nehmen. Ruhe und Schneid sind daher Eigenschaften, die beim Tandem-Fahren ebenso wenig entbehrt werden können, wie Geschicklichkeit in der Handhabung der Leitseile und der Peitsche. Es bleibt dies wohl zu beachten, denn wo nur eine einzige der hier angeführten Voraussetzungen nicht zutrifft, da gestaltet sich das Tandem-Fahren zu einem ebenso gewagten Vorhaben, wie die ohne Vorkenntnisse unternommene Steuerung eines Luft-Ballons. Der Anfänger, welcher sich ein Tandem zusammenstellen will, wird also gut thun, dabei systematisch und ohne Überstürzung vorzugehen.

Das erste, was ich ihm anraten möchte, wäre, das Vorderpferd an die dasselbe erwartende Aufgabe zu gewöhnen. Dies wird um so notwendiger sein, wenn das Pferd früher nur zweispännig gegangen ist. Es gibt allerdings viele Pferde, die ebenso gut voraus, als in der Gabel gehen; aber in der Regel wird es doch von großem Nutzen sein, das Vorderpferd erst ans Alleingehen zu gewöhnen. Man wird es zu diesem Zwecke eine zeitlang einspännig fahren, was auch den Vorteil mit sich bringt, daß Fahrer und Pferd Bekanntschaft mit einander machen. Nachdem dies geschehen und der Fahrer sich im Zimmer die nötige Fertigkeit in der Haltung und Führung der Zügel angeeignet hat, kann mit den vorbereitenden Fahrübungen begonnen werden. Diese bestehen darin, daß der Fahrer hinter dem Vorderpferd hergehend, dasselbe mit langen Zügeln geradeaus führt, parirt, seitwärts ausweichen und die nötigen Wendungen ausführen läßt. Das Pferd darf hierbei den Mann nicht hinter sich herziehen, sondern muß dieser einen so lebhaften Schritt einhalten, daß die weiche und elastische Verbindung zwischen seiner Hand und dem Maul des Pferdes keinen Augenblick gestört wird. Der große Vorteil dieser Übung besteht darin, daß das Pferd geradeaus gehen lernt und der Mann, bevor er den Bock besteigt, genügende Fertigkeit im Anfahren und Pariren, sowie auch im Gebrauch der Peitsche erwirbt. Die Hauptaufgabe des Mannes ist hierbei darauf zu achten, daß das Pferd wirklich geradeaus geht. Jeder Abweichung von der schnurgeraden Linie wird durch die entsprechende Peitschenhilfe entgegengewirkt. Sollte aber das Pferd Miene machen, hinten auszuschlagen, so tritt augenblicklich der strafende Gebrauch der Stimme und Peitsche ein. Der verdiente kräftige Hieb muß dann möglichst weit nach unten auf die Schienbeine des Pferdes gerichtet und von einem drohenden Zuruf begleitet werden. Durch einen Hieb auf die Kruppe würde der Gaul nur veranlaßt werden, von der Absicht zur That überzugehen. Neun Zehntel der beim Tandemfahren vorkommenden Unglücksfälle und Widerwärtigkeiten — beispielsweise solche Episoden, wie die in Fig 490 dargestellte — werden dadurch verursacht, daß der Fahrer es nicht gelernt hat, seine Pferde anzufahren, zu pariren und auf der geraden Linie zu erhalten. Er freut sich des Lebens, solange die Pferde scharf ins Zeug gehen und durch den Anzug der Stränge auf der geraden Linie erhalten werden; aber im Schritt zu fahren, was doch im Gedränge absolut notwendig werden kann, ist ihm aus leicht begreiflichen Gründen ein Gräuel. Solche, ihrer Sache nicht ganz sichere Kutscher verschärfen deshalb immer das Tempo, wenn sie in Verlegenheit geraten. Ihre letzte Rettung ist der Groom, welcher, sowie die Situation sich kritisch gestaltet, vom Wagen herunterspringt und das Vorderpferd beim Kopf nimmt. Leider reitet das Unglück oft schneller, als dieser rettende Engel. Jedenfalls ist aber aus einer

unruhigen, beſorgten Haltung des Grooms meiſtens mit ziemlicher Sicherheit auf entſchiedene Unzuverläſſigkeit des Fahrers zu ſchließen.

Die Zügelhaltung beim Tandem- und Randomfahren iſt bereits im Vorhergehenden beſchrieben worden. Der größeren Sicherheit wegen füge ich jedoch hier zwei Abbildungen (Fig. 491 und 492) bei, die an Deutlichkeit nichts zu wünſchen übrig laſſen. Fig. 491 zeigt die Zügelhaltung beim Tandem- und

Fig. 490.



Tandemfahrer in Nöten.

Fig. 492 jene beim Randomfahren. Was letztere betrifft, glaube ich den Leſer nochmals darauf aufmerkſam machen zu müſſen, daß die Vorderzügel aus ſtarken, ſchwarzen Schnüren beſtehen, welche an dem einen Ende mit Schnallen für das Gebiß und an dem anderen mit circa 0,6 m langen Handſtutzen aus weichem Rehleder verſehen ſind. In die Handſtutzen ſind Löcher angebracht, welche es dem Fahrer ermöglichen, die Vorderzügel mittelſt eines, wie ein Hemdenknopf geformten, doppelten Knopfes in eine Schlaufe von genau paſſender Länge zu verwandeln. Dieſe Schlaufe, die durch Verſetzung des Knopfes beliebig verlängert oder verkürzt werden kann, hakt er ſodann auf ſeinen linken Zeigefinger. Die Mittelzügel

werden zwiſchen dem Zeigefinger und dritten Finger und die Hinterzügel zwiſchen dem dritten und vierten Finger gehalten. Meiner Erfahrung nach übertrifft dieſe Methode, die auch beim Fahren von ſechs Pferden vom Bock zu empfehlen iſt, jede andere Zügelhaltung. Es iſt mir allerdings bekannt, daß viele tüchtige Fahrkünſtler die Zügel des Mittel- und Hinterpferdes in einem Randomzug aneinanderſchnallen, wodurch die Zahl der in der Hand zu haltenden Zügel auf vier reduzirt wird. Aber obgleich dieſe Methode die Aufgabe des Fahrers in einer Hinſicht

Fig. 491.

a. linker Vorderzügel.
b. linker Hinterzügel.
c. rechter Vorderzügel.
d. rechter Hinterzügel.

Fig. 492.

a. linker, b. rechter } Vorderzügel. c. linker, d. rechter } Mittelzügel.
e. linker, f. rechter } Hinterzügel.

erleichtert, und manche Pferde ſich auch ſo ſicher fahren laſſen mögen, ſteht doch unbedingt feſt, daß man mit nur zwei Zügeln nicht zwei Pferdemäuler einzeln vornehmen kann. Die „vereinfachte“ Zügelhaltung macht es alſo dem Fahrer unmöglich, ſei es das Hinter- oder das Mittelpferd, einzeln an das Gebiß zu treiben oder dasſelbe vor und während des Gebrauches der Peitſche zurückzuhalten. Ich rate deshalb dem Leſer unbedingt, beim Random- und Sechsſpännigfahren die in Fig. 492 abgebildete Zügel zu adoptiren.

Nachdem der Fahrer ſeinen Sitz auf dem Bock eingenommen und die Zügel in ſeiner linken Hand geordnet hat, wird er die Pferde gerade ſtellen und ſie ſodann alle zugleich im Schritt angehen laſſen. Gleich darauf wird er meiſtens das Bedürfnis empfinden, die Zügel zu verkürzen. Um dies korrekt zu bewerkſtelligen, muß er jeden Zügel einzeln mit der rechten Hand hinter der linken ſolange anziehen, bis das betreffende Pferd eine gute Anlehnung genommen. Der Anfang wird hierbei mit dem Gabelpferde gemacht, dann kommt das Mittel- und ſchließlich das Vorderpferd an die Reihe. Mit der entgegengeſetzten Reihenfolge iſt ſelbſtverſtändlich nichts auszurichten, denn wie ſoll das Vorderpferd uns ordentlich in die Hand gehen können, wenn der Kopf des Gabelpferdes nicht richtig ge-

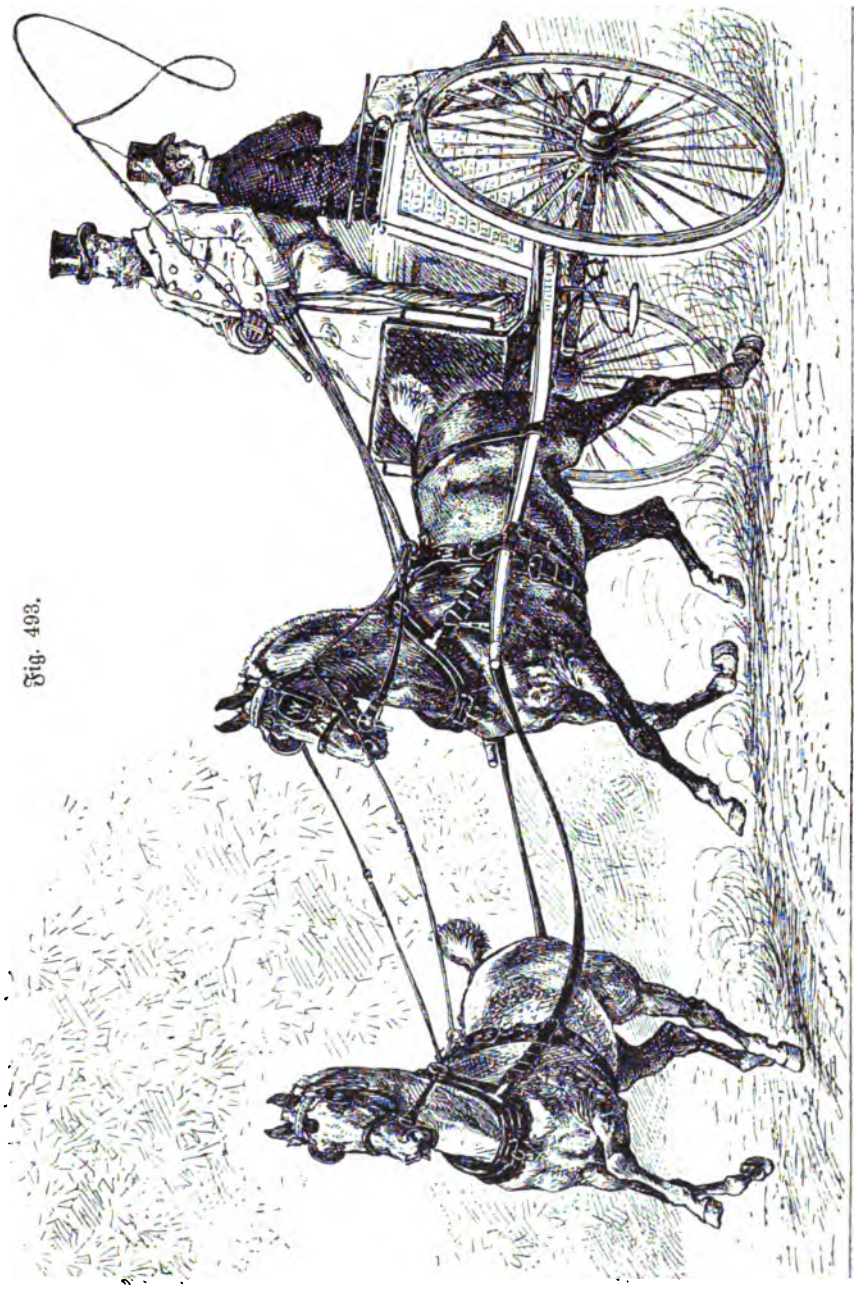


Fig. 493.

Korrekt zusammengestelltes und richtig gefahrenes Tandem.

ſtellt iſt? — Dahingegen pflegen die Vorderpferde meiſtens ihre Haltung ſelbſt zu korrigiren, ſobald nur das Gabelpferd mit guter Anlehnung, ruhig und fleißig geradeaus geht.

Sollten die Pferde nach dem Anfahren nicht recht die vorgeſchriebene, ſchnurgerade Linie einhalten wollen, ſo liegt die Schuld meiſtens beim Gabelpferde, weshalb auch der Fahrer in ſolchen Fällen vor allem dafür zu ſorgen hat, daß das Gabelpferd korrekt gehe. Ganz beſonders iſt darauf zu achten, daß dieſes Pferd ſich nicht zurückhalte; es wird dies nämlich ſicher thun, falls das Vorderpferd etwas zu viel Gehluſt an den Tag legen ſollte. Sowie aber das Gabelpferd, von der Peitſche ſanft vorgetrieben, gute Anlehnung ans Gebiß genommen hat, pflegt ſich auch das Vorderpferd zu beruhigen. Sitzt ein Anfänger am Bock, ſo ſchadet es jedoch nicht, wenn das Vorderpferd beim Beginne der Fahrt ein bischen zuviel zieht. Beſſer das als das Gegenteil.

Beim Ausweichen werden alle Zügel derſelben Seite wie ein einziger gehandhabt, alſo alle gleichzeitig von der rechten Hand erfaßt. Um dies beim Randomfahren ohne Mißgriff bewerkſtelligen zu können, muß die rechte Hand bis zu dem Punkte vorſchleifen, wo die Zügel ſich deutlich von einander abheben. Hierdurch werden alle drei Pferde gleichzeitig ſeitwärts geſteuert, was bei einer ſo langen Reihe Pferde natürlich von äußerſter Wichtigkeit iſt. Außerdem ermöglicht dieſer Zügelgriff dem Fahrer die Pferde auch beim Ausweichen ſchnurgerade hintereinander zu führen. Wir dürfen eben nicht vergeſſen, daß die große Kunſt des Tandem- und Randomfahrens darin liegt, die Pferde ſo zu lenken, daß ſie ſtets — Wendungen natürlich ausgenommen — wie mit dem Lineal hintereinander gerichtet, ſtehen und gehen.

Bei Wendungen mit dem Randomzuge können, ja ſollen, das Gabel- und das Mittelpferd in jeder Hinſicht wie ein einzelnes Pferd geführt werden. Es findet ſomit im vorliegenden Falle keine getrennte Führung der Zügel dieſer beiden Pferde ſtatt.

Sowohl beim Tandem, wie noch mehr beim Random, iſt ſorgfältig darauf zu achten, daß das Gabelpferd die Wendung nicht zu kurz nehme. Um dies zu verhüten, verkürzt der Kutſcher den äußeren Zügel des Gabelpferdes (reſp. Mittelpferdes) ſobald der innere Vorderzügel ſeine Wirkung ausgeübt hat und das Vorderpferd in die Wendung getreten iſt. Gleichzeitig wird er das Gabelpferd leicht auf der inneren Seite mit der Peitſche berühren, damit ſich dasſelbe nicht zuviel Zeit laſſe. Dies iſt um ſo notwendiger, wenn das Gabelpferd Erfahrungen im Randomzuge geſammelt hat und weiß, daß eine geraume Zeit vergeht, bevor das Vorderpferd herumkommt.

Bevor der Anfänger daran denken darf, sich mit seinem Tandem oder Random auf verkehrsreiche Straßen, Plätze und Wege hinauszuwagen, muß er auch imstande sein, das Gespann plötzlich zu pariren, wieder angehen und jeden Augenblick Tempo oder Gangart verändern zu lassen. Es sind dies die schwierigsten Aufgaben, die ihm bei der in Rede stehenden Anspannung zuteil werden können. Dem Stümper wird es nie gelingen, dieselben mit Ruhe und Sicherheit zu lösen. Ihnen auszuweichen ist aber begreiflicherweise nicht immer möglich. Nur läßt die Ausführung dann meistens ungefähr alles zu wünschen übrig. Die Pferde — jedes in einer anderen Gangart — bewegen sich in Schlangenlinien und schauerlich anzusehen sind die Rucker, welche der geängstigte Fahrer seinem Gespanne mit den bald zögernden, bald überstürzten Zügelgriffen im Maule versetzt. Ganz anders benimmt sich der geübte Fahrer. Keine seiner Bewegungen stört die Ruhe, die Gleichmäßigkeit und die schnurgerade Richtung, ohne welche sich sowohl das Tandem wie das Random zu einem Schreckbilde für alle Passanten gestalten.

Eine gute Vorstellung von einem, nach allen Regeln der Kunst angespannten und gelenkten Tandem gibt den Lesern Fig. 493.

Sechspännig Fahren vom Bock.

Beim Fahren eines Sechserzuges benütze ich, wie bereits erwähnt, die, Seite 526 für das Randomfahren vorgeschriebene Zügelhaltung. Ich will indessen nicht unerwähnt lassen, daß ein bekannter Fahrkünstler, der österreichische Oberstlieutenant des Artilleriestabes, Herr Georg v. Petzer (Siehe dessen „Fahrschulgedanken", Wien 1893, Buchdruckerei „Reichswehr", G. David und A. Keiß), obwohl er im allgemeinen meiner Methode huldigt, für das Sechsspännigfahren eine andere Zügelhaltung empfiehlt. Diese ist folgende: Die Leitseile der Stangenpferde liegen zwischen dem Mittel- und Goldfinger; der Mittel- und Zeigefinger umfassen dieselben, weil es häufig vorkommt, daß diese Leitseile durch Schweifschläge der Stangenpferde oder durch die Schleifbewegungen der Hand entschlüpfen; die Mittelseile laufen zwischen dem Gold- und kleinen Finger, die Vorausleitseile unter dem kleinen — in beiden Händen. Will man mit einer Hand fahren, so legt man die drei rechtsseitigen Leitseile — wohlgeordnet, Stangen-, Mittel- und Vorausleitseile — von oben herab in die volle linke Hand. Die Gründe, die Herrn Oberstlieutenant v. Petzer bewogen haben von der durch mich vorgezeichneten Zügelhaltung abzuweichen sind, wie er angibt, daß die Schleifmethode einfacher und für rasche Wechselfälle sicherer sei. Er will auch gefunden haben,

daß man bei den Kreuzgriffen die beiden in der linken Hand bleibenden Zügel, wenn dies ausnahmsweise nötig sein sollte, nicht rasch und nachhaltig genug wirken lassen könne.

Hierzu bemerke ich zunächst, daß bei meiner Methode die Zügelgriffe vom Zweispännigfahren angefangen bis zum Sechsspännigfahren genau nach demselben System erfolgen. Dieselben gehen daher dem Schüler so ins Fleisch und Blut, über, daß es ihm keinerlei Schwierigkeiten bereitet vom Vierspännig- zum Sechsspännigfahren überzugehen. Das Einlernen einer ganz neuen Methode für letzteren Zweck erscheint somit nicht nur überflüssig, sondern geradezu gewagt. Ferner hat meine Methode vor der Petzerschen zwei, meiner Meinung nach schwer ins Gewicht fallende Vorteile: sie gibt die rechte Hand frei und läßt den kleinen Finger gänzlich aus dem Spiele. Was das zu bedeuten hat, weiß aber jeder praktische Fahrer zu würdigen, denn wenn die rechte Hand nicht blitzschnell die Peitsche in Wirkung treten lassen kann und der — besonders bei etwas scharf ins Zeug gehenden Pferden — leicht erlahmende kleine Finger den Dienst versagt, hat das korrekte Fahren ein Ende. Mit Bezug auf das Fahren mit einer Hand sagt der Engländer sehr richtig: „In der linken Hand die Geige, in der rechten der Bogen." Bei diesem Geigenspiel sind allerdings die Kreuzgriffe nicht zu entbehren; doch daß deren Erlernung mit so großen Schwierigkeiten verknüpft sein sollte, daß man nur um diesen zu entgehen, das bereits eingebürgerte, bewährte englische System über Bord werfen müßte, will mir absolut nicht einleuchten. In der schwedischen Fahrschule, die sieben Jahre unter meiner Leitung gestanden, wurde ausschließlich mit englischer Zügelhaltung gefahren, und obwohl der Kursus nur eine dreimonatliche Dauer hatte, brachten es alle meine Schüler so weit, daß sie bei der öffentlichen Schlußprüfung mit Vieren vom Bock korrekte Achter, sowie *auf Kommando* die schwierigsten Wendungen fahren konnten; sehr viele führten aber dasselbe mit Sechsen aus und der Fahrmeister der Schule, Herr Möller, fuhr — selbstverständlich ebenfalls mit englischer Zügelhaltung — zu allen Jahreszeiten *mit einem Zwölferzug* von der Schule nach der kleinen Stadt Jönköping, wobei er eine ungemein steile halbstündige Thalfahrt zu überwinden hatte und in den engen Straßen des Städtchens zahlreiche scharfe Wendungen ausführen mußte. Ich denke diese Thatsachen widerlegen am besten die Behauptung des Herrn Oberstlieutenant v. Petzer, daß sich meine Zügelhaltung nicht auf den Sechsspänner übertragen lasse. Übrigens gibt der Herr Oberstlieutenant selbst zu, daß beim Viergespann keine zwingenden Gründe für das Abweichen von der englischen Methode vorhanden sind.

Die eigentliche Meinungsverschiedenheit zwischen mir und dem genannten Meister beginnt somit erst beim Sechspännigfahren. Und das eben ist mir unbe-

greiflich, denn jedem erfahrenen Kutscher sollte es doch einleuchten, daß dasselbe System bei allen Anspannungsarten einzuhalten, eine einfachere leichtere Sache ist, als urplötzlich nach einem ganz neuen verschiedenartigen System greifen zu müssen. Ich fürchte, im letzteren Falle werden Aug und Hand, die ja in der Vorschule bereits bestimmte Gewohnheiten angenommen haben, dem Neuling bedeutende Schwierigkeiten bereiten.

Den für das eigentliche Fahren mit dem Sechserzug erteilten Ratschlägen des Herrn Oberstlieutenants v. Petzer, vermag ich jedoch ohne Einschränkung beizustimmen. Dieselben lauten in der Hauptsache folgendermaßen:

Sämtliche Pferde müssen gleichmäßig ziehen und genau gedeckt sein. Was die gute Deckung betrifft, wird sich diese am sichersten bei gestrecktem Fahren erzielen lassen. Die Pferde decken sich dann sozusagen ganz von selbst.

Die Pferde müssen auf den Zuruf dressirt sein. Für das Verschärfen resp. Verkürzen des Tempos ist dies gerade beim Sechserzug von größter Wichtigkeit. Beim Bergabfahren muß stark gebremst und langsam gefahren werden. Die Voraus- und Mittelpferde sollen hierbei mit nahezu gespannten Strängen, die Stangenpferde mit gespannten Widerhaltern gehen. Starke Deichselschwingungen können zu einem Bruch der Deichsel führen. Man vermeide daher beim Passiren der sogenannten Schwellen ein stärkeres Anziehen der Voraus- und Mittelpferde. An solchen Stellen dürfen nur die Stangenpferde ziehen.

Bei den Wendungen gilt es genau darauf zu sehen, daß die Vorderpferde zuerst, aber nicht zu viel, in die Wendung treten, die Mittelpferde folgen nach und zum Schluß kommen die Stangenpferde.

Die Parade dagegen hat von den Stangenpferde auszugehen. Damit die Voraus- und Mittelpferde mit gestreckten Strängen stehen bleiben, läßt der Fahrer die Leitseile derselben durch die Finger gleiten.

Diese kurzen Anweisungen dürften umso eher genügen, als das Sechspännigfahren vom Bock nach denselben Grundregeln wie das Vierspännigfahren betrieben wird. Meiner Erfahrung nach bereitet das Paar Mittelpferde dem geübten Viererkutscher kaum nennenswerte Schwierigkeiten, wenn er sich der gewohnten, jeden Fehlgriff ausschließenden Zügelhaltung bedient. Sollte aber der betreffende Fahrer nebstbei als Vorübung eine gewisse Fertigkeit im Random-Fahren erworben haben, so wird ihm der Sechserzug auch beim Debut keinen Augenblick in Verlegenheit bringen. So schwierig wie sie aussieht, ist die Sache somit unter den von mir genannten Voraussetzungen entschieden nicht.

Nachdem wir uns nun, wenn auch nur oberflächlich, mit den für das alltägliche Fahren geltenden Grundsätzen vertraut gemacht haben, gebietet uns die Vorsicht auch

Die Fahrregeln bei besonderen Gelegenheiten und Ereignissen

einiger Aufmerksamkeit zu würdigen.

Kaltblütigkeit, Geistesgegenwart und gesunder Menschenverstand sind allerdings unschätzbare Wegweiser in allen kritischen Lagen des menschlichen Lebens. Ich glaube aber dennoch, daß dem fahrenden Publikum ein im Augenblicke der Gefahr verwendbarer praktischer Rat lieber sein wird, als das Bewußtsein, daß der auch dem Bocke sitzende Rosselenker, obgleich gänzlich unerfahren, von der gütigen Natur mit außerordentlichen moralischen Eigenschaften bedacht worden ist. Dies ist auf der Grund, weshalb ich im Nachstehenden diejenigen Maßregeln besprechen will, welche geeignet sind, dem Kutscher aus der Patsche zu helfen, wenn er sich sagen muß, daß guter Rat teuer ist.

So kann es z. B. unter Umständen sehr fatal sein, mit ein paar lebhaften und unruhigen Pferden vor dem Wagen auf offenem Felde von einem heftigen Gewitter überrascht zu werden. Das Tempo zu verschärfen ist bedenklich, weil man einerseits befürchten muß, hierdurch den Blitzstrahl auf das Fuhrwerk zu lenken, und andererseits das schnelle Laufen die Pferde sicher noch mehr aufregen würde. Schutz unter Bäumen zu suchen, ist wegen der drohenden Gefahr auch nicht thunlich. Es bleibt deshalb nichts anderes übrig, als langsam weiterzufahren. Hierbei stößt aber der Kutscher nicht selten auf Widerstand bei den Pferden, welche, durch das Rollen des Donners, die grellen Blitze und die prasselnden Hagelkörner außer sich gebracht, alles Gefühl für die Zügel- und Peitschenhilfen verlieren. Hat der Kutscher in dieser unangenehmen Lage einen Gehilfen zur Hand, so kann er denselben nicht besser verwenden, als ihn neben den Pferden hergehen zu lassen. Der Mann wird hierbei einen der Zügel erfassen und die erschreckten Tiere durch fortwährendes gütliches Zureden zu beruhigen suchen. Sollte dagegen niemand zugegen sein, der dem Kutscher eine hilfreiche Hand bieten könnte, so thut dieser, vorausgesetzt, daß er nicht befürchten muß, hierdurch die Gewalt über sein Gespann zu verlieren, am besten vom Bocke zu steigen und sich vor die Pferde zu stellen, um beruhigend auf dieselben einzuwirken, bis sich das Gewitter verzogen hat. Kann er hierbei ein paar Decken über die Köpfe der Pferde werfen, so wird dies sehr dazu beitragen, den Tieren eine gefaßtere Gemütsstimmung einzuflößen.

Auf steinigen oder grundlosen Wegen hat der Kutscher immer im langsamen Schritt zu fahren. Bei einem schnelleren Tempo riskirt er nämlich nicht nur den Wagen zu ruiniren, sondern auch den Pferden ernste Schäden, wie Hufleiden, Verstauchungen u. dgl. zuzuziehen. Befindet sich der Weg in halbgefrorenem Zustande,

so ist das Fahren einer frischen Spur auf das sorgfältigste zu vermeiden. Wer diese Vorschrift nicht beachtet, legt seinen Pferden eine ebenso überflüssige, wie schwere Anstrengung auf und setzt außerdem die Solidität der Radreifen auf eine ungemein harte Probe.

Staub ist ebenso unangenehm für die Fahrenden, wie für die Pferde. Auf staubigen Wegen wird der Kutscher daher in Anbetracht der alten Erfahrung, daß Staubwolken desto lästiger werden, je langsamer man fährt, ein schnelleres Tempo einhalten. Daß er außerdem den am wenigsten staubigen Teil des Weges aufsuchen und sich in respektvoller Entfernung von anderen Fuhrwerken halten wird, ist selbstverständlich.

Sieht sich der Kutscher genötigt durch tiefes Wasser zu fahren, so erheischt die Vorsicht, daß er den Pferden, wenn irgend möglich, Gelegenheit bietet, sich abzukühlen und den Durst zu löschen, bevor sie ins Wasser gehen. Dadurch, daß er sie früher trinken läßt, befreit er sie von der Versuchung, zu diesem Zwecke mitten im Wasser stehen zu bleiben oder sich gar durch Niederlegen in dem nassen Element eine gründliche Abkühlung zu bereiten. Während des Durchfahrens, was natürlich stets im Schritt zu geschehen hat, werden die Pferde mit der Stimme, den Zügeln und der Peitsche von solchen Unarten abgehalten. Auf dem jenseitigen Ufer angelangt, setzt der Kutscher die Pferde in lebhaften Trab, damit sie schnell wieder warm werden und so der Erkältungsgefahr entgehen.

Bei anstrengendem Bergauffahren kann es notwendig werden, die Pferde dann und wann Atem holen zu lassen. Damit aber diese Erholung nicht illusorisch werde, hat der Kutscher einen Stein hinter die Hinterräder zu legen, falls sich keine Gelegenheit bietet, den Wagen auf einem Abschlag der Straße so aufzustellen, daß ein Aufhalten seitens der Pferde überflüssig wird.

Sollten beim Bergabfahren beide oder auch nur einer der Widerhalter reißen — was glücklicherweise nie vorkommen wird, wenn das Geschirr aus dem besten Materiale angefertigt ist und der Kutscher auch in der Geschirrkammer seinen Pflichten nachkommt — so kann die Situation als sehr kritisch bezeichnet werden; ja, sie ist es sogar in so hohem Grade, daß die in dem Wagen sitzenden Personen am klügsten thun werden, eiligst aus dem Wagen zu springen. Dies ist umsomehr anzuraten, als sie dann dem Kutscher behilflich sein können, den Wagen zum Stillestehen zu bringen. Ich hebe jedoch mit Bezugnahme auf eine solche Eventualität ausdrücklich hervor, daß der Sprung aus einem rasch dahinrollenden Wagen stets nach vor- und seitwärts, in der Richtung der Fahrt auszuführen ist. Durch ein nur nach Seitwärts- und nicht zugleich auch nach Vorwärtsspringen, werden die Füße in dem Augenblick, wo sie den Erdboden erreichen, von diesem festgehalten,

während die ganze Schwungkraft des Körpers nach der Quere der Schulterlinie fortwirkt und leicht einen Bruch an den schwächsten Teilen der Unterschenkel veranlassen kann. Springt jedoch der Fahrende der Richtung der Schwungkraft zu, nach vorwärts, so kann er allerdings nicht sogleich stehen bleiben, er wird sich aber durch einige Sprünge vor dem Fallen bewahren und damit die Schwungkraft seines Körpers aufheben können. (Siehe Th. Heinze, „Pferd und Fahrer").

Damen werden bei einem solchen, immerhin riskablen Sprung, mit beiden Händen ihre Röcke erfassen, so daß diese nicht an dem Wagen hängen bleiben.

Sobald die Fahrenden ihre Personen in Sicherheit gebracht haben, ist es ihre Pflicht, das Verunglücken des Kutschers und der Pferde, wenn irgend möglich, durch Unterlegen von Steinen unter die Räder oder durch Einstecken von Holzstücken zwischen die Radspeichen zu verhindern. Die Aufgabe des Kutschers ist es unterdessen, falls sich Gelegenheit dazu bietet, auf einen Steinhaufen, einen Abschlag am Wege, einen Baumstamm oder sonstigen Gegenstand loszusteuern, der geeignet wäre, das Rollen der Räder aufzuhalten oder zu erschweren. Und möge er sich hierbei wohl vor Augen halten, daß sein und der Pferde Leben auf dem Spiele steht, denn sind einmal die Pferde durch die Schwungkraft des rollenden Wagens zum Durchgehen gebracht worden, so kann die drohende Katastrophe nur durch ein Wunder abgewendet werden. Dieselben Maßregeln ergreift der Kutscher, wenn die Pferde durch irgend eine andere Ursache außer Stand gesetzt sind, den schnell bergab rollenden Wagen aufzuhalten.

In einer sehr unangenehmen Lage befindet sich der Kutscher auch, wenn eines seiner Pferde, oder beide, während der Fahrt zu Boden fällt. Geschieht dies in der Stadt, so dauert es nicht lange, bevor die verunglückte Equipage von einer großen Schar Gaffer umgeben ist, welche dem Kutscher ihren meistens unbrauchbaren Rat, seltener thatkräftigen Beistand aufdrängen. Ja, hält sich der Kutscher die unberufenen Ratgeber nicht energisch vom Leibe, so kann es ihm passiren, daß dieselben ihm, bevor er es zu verhindern mag, die Stränge durchschneiden. Wie er dann den Wagen nach Hause bringen soll, bleibt seiner Erfindungsgabe überlassen. Also vor allem fort mit den Mitgliedern dieser freiwilligen Rettungsgesellschaft. Ein einziger Mann, der das noch stehende Pferd am Zügel hält, genügt vollkommen, dem Kutscher aus der Verlegenheit zu helfen. Sobald dieser Gehilfe die nötigen Instruktionen erhalten, beeilt sich der Kutscher das am Boden liegende Pferd am Kopf zu fassen, damit sich dasselbe nicht durch übereiltes Aufspringen beschädige. Nachdem dies besorgt ist, werden zuerst die Stränge und dann die Widerhalter losgemacht und sodann der Wagen einige Schritte zurückgezogen, um Raum für die Bewegungen des gestürzten Pferdes zu schaffen. Sollte dasselbe mit den Beinen

unter die Deichsel geraten sein, muß auch das andere Pferd ausgespannt werden. Dem gestürzten Pferde sind sodann zunächst die Vorderschenkel zum Aufspringen zurechtzulegen oder, falls dieselben unter der Brust liegen, hervorzuziehen. Zu diesem Zwecke wird es mit der Vorhand so gehoben oder seitwärts gedrückt, daß es auf dem Brustbein ruht. Der Kutscher stellt sich nun einige Schritte vor das verunglückte Tier und faßt mit der linken Hand den rechten, mit der rechten Hand den linken Zügel lang und straff und gibt damit hebende Anzüge. Gleichzeitig wird es am Schweif gehoben und zum Aufstehen animirt. Ist der Boden glatt, so ist derselbe vorher mit Sand oder Asche zu bestreuen oder mit Stroh oder Decken zu belegen und zwar so, daß Vorder- und Hinterschenkel sofort fest fußen können. Vermag das Pferd aus irgend welchem Grund trotz dieser Unterstützung nicht aufzuspringen, so zieht man, wenn es bereits auf dem Brustbein liegt, einen Strick oder Gurt unter der Brust dicht hinter den Vorderbeinen durch und unterstützt es in dieser Weise durch Heben auf beiden Seiten. Eine Stange unter dem Pferde durchzustecken, verursacht ihm Schmerzen.

Nachdem das Pferd sich wieder aufgerichtet hat, wird ihm schön gethan. Gleichzeitig hat eine genaue Besichtigung der Beine und des Beschlags des gestürzten Tieres stattzufinden und darf die Fahrt nicht eher fortgesetzt werden, als bis sich der Kutscher die Überzeugung verschafft hat, daß das Pferd keinen ernsten Schaden genommen.

Schleuniges Ausspannen kann auch notwendig werden, falls ein Pferd während der Fahrt infolge von Insektenstichen, Kolikschmerzen, Schwindel, Koller u. dergl. plötzlich zu toben anfangen sollte. Kann der Kutscher bei einer solchen Gelegenheit die Zügel einem zuverlässigen Gehilfen übergeben, so ist ihm zu gratuliren; wenn nicht, muß er mit den Zügeln in der Hand vom Bock herunterspringen und das tobende Pferd unter beruhigendem Zuspruch beim Kopf fassen. Sehr oft läßt sich jedoch das Pferd auf diese Art nicht beruhigen, sondern bringt den Wagen durch fortgesetztes Toben in die Gefahr des Umstürzens. In diesem Falle bleibt dem Kutscher keine andere Wahl, als das Tier so schnell als möglich — wenn nicht anders möglich, auch durch Opfern der Stränge — auszuspannen, und ihm sodann die Pflege zu teil werden zu lassen, die sein Zustand erheischt.

Sollten die Pferde durch irgend eine Ursache zum Durchgehen veranlaßt worden sein, so möge sich der Kutscher nicht einbilden, dieselben durch starres Anziehen der Zügel aufhalten zu können, sondern bemühe er sich im Gegenteil, den Tieren durch abwechselndes Nachlassen und kräftiges Anziehen der Zügel das Gefühl im Maule wach zu erhalten. Gelingt es ihm nicht, auf diese Art wieder Herr über das Gespann zu werden, so muß er sich blitzschnell im Terrain zu orien-

tiren und verſuchen, die Pferde, ſei es rechts oder links, zu wenden. Mit einer glücklich ausgeführten Wendung iſt ſein Sieg ſo gut wie entſchieden, denn dieſelbe liefert ihm den Beweis, daß die Tiere noch nicht jedes Gefühl für die Hilfen verloren haben. Noch vorteilhafter iſt es, wenn man die Durchgeher auf ein freies Feld hinaufſteuern und dort im Kreis herumfahren kann, bis ſie das grauſame Spiel ſatt bekommen. Wie aber das Terrain auch beſchaffen ſein möge, immer und unter allen Umſtänden gilt die Regel, daß der Kutſcher nicht daran denken darf, die Pferde durch Anwendung der rohen Kraft zum Stehen zu bringen. Je nachdrücklicher und krampfhafter er ſich in die Zügel hineinhängt, deſto unempfindlicher werden die Pferde.

Iſt der Wagen mit einer Hemmvorrichtung verſehen, ſo muß dieſelbe natürlich in Thätigkeit geſetzt werden, ſobald der Kutſcher merkt, daß die Pferde im Begriffe ſtehen, ihm „abzufahren“.

Schließlich möchte ich im Hinblick auf Eventualitäten ähnlicher Art dem Kutſcher noch ganz beſonders ans Herz legen, die Zügel nie um die Hand zu wickeln, wenn es gilt, ein paar widerſpenſtige Pferde zur Raiſon zu bringen. Es läßt ſich denn doch denken, daß die Pferde den Sieg davontragen und der Wagen infolgedeſſen umwirft. Wie ergeht es aber dann dem unglücklichen Kutſcher, welcher außer Stand geſetzt, ſeine Hand los zu bekommen, mitgeſchleift wird, bis die wilde Jagd auf irgend eine Art ihr Ende erreicht? —

Eine ganz andere Sache iſt es, freiwillig die Zügel überhaupt nicht, oder doch nur bei drohender Todesgefahr, loszulaſſen. Dies iſt ganz einfach jedes rechtſchaffenen Kutſchers verdammte Pflicht und Schuldigkeit und hat auch in vielen Fällen verzweifelte Situationen zum Guten gewendet. Als Beweis hierfür bitte ich zwei Beiſpiele aus meiner eigenen Erfahrung anführen zu dürfen.

Es war im Sommer 1880. Ich bewohnte damals die königliche Staatsdomäne Granbäck in der Nähe des Städtchens Jönköping in Schweden. Da dieſe Domäne eine halbe Meile von dem Gute Klämestorp entfernt iſt, wo die allgemeine ſchwediſche Fahrſchule untergebracht war, pflegte ich die Strecke zwiſchen meinem Wohnſitz und der Schule reitend oder fahrend zurückzulegen. Fuhr ich, ſo nahm ich ſtets einige Schüler mit, um ihnen bei der Gelegenheit etwas auf den Puls zu fühlen. So geſchah es auch an einem ſchönen Sommerabend des genannten Jahres. Wir waren gerade bei der Koppelthür angelangt, welche die Grenze zwiſchen Granbäcks Territorium und demjenigen des Nachbargutes bildet, und ich benützte den durch das Öffnen der Thür verurſachten Aufenthalt dazu, die Schüler Platz wechſeln zu laſſen. Da paſſirte es aber dem Schüler, welcher, nachdem er das Thor geöffnet und wieder geſchloſſen, die Zügel von ſeinem vom Bock geſtiegenen

Kollegen übernehmen sollte, das Malheur, dieselben zu Boden fallen zu lassen. Und bevor noch die ganz verblüfften Schüler das Versehen wieder gut machen konnten, stürmten die Pferde — der in den Annalen der Schule wohlbekannte „fliegende Fuchs" war mit — die auf dem Boden liegenden Zügel nach sich schleifend, in frischer Renn-pace dem Ziele der Fahrt zu. Meine Lage war nicht beneidenswert. Die Pferde verschärften jede Minute das Tempo, ich saß allein im Wagen, die Zügel schienen unerreichbar und falls die Chausseegräben uns nicht zu Fall brachten, war eine Katastrophe mit Sicherheit bei der bedrohlich nahen, scharfen Biegung zu erwarten, die von der Chaussee in die zum Herrenhause führende Allee leitete. Es galt also, die Pferde um jeden Preis zum Stehen zu bringen, bevor sie ein Dutzend Galoppsprünge zu den bisherigen gefügt. Mein Plan war bald fertig. Ich legte mich mit dem Bauch auf das Fußbrett des Bockes und begann nun mit dem Reitstock — die Peitsche hatte der unglückliche Eleve bei sich behalten — nach den Zügeln zu fischen. In meinem ganzen Leben habe ich nicht mit solchem Eifer gefischt. Mehr als einmal glaubte ich schon, die sich wie toll gewordene Aale im Staube windenden Zügel erwischt zu haben, aber bevor ich noch das „Gott sei Dank" aussprechen konnte, glitten sie wieder vom Stocke herab und das Fischen mußte aufs neue beginnen. Schließlich gelang es mir jedoch, den rechten Zügel sicher auf den Griff des Reitstockes zu bekommen. Diesen Zügel an mich zu ziehen, mich aufzurichten, auch den linken Zügel hinaufzunehmen und den Pferden zu zeigen, daß der Spaß ein Ende genommen, war das Werk eines Augenblickes. Wir blieben knapp vor der unheimlichen Biegung stehen. Bald darauf hatte ich auch das Vergnügen, meine Herren Eleven zu bewillkommnen, welche keuchend und mit sehr gemischten Gefühlen versucht hatten gleichen Schritt mit dem „fliegenden Fuchs" zu halten. Froh, so leichten Kaufes davon gekommen zu sein, konnte ich es nicht übers Herz bringen, die gutmütigen Jungen, so wie sie es wohl verdient hätten, zu verrüppeln. Ich gratulirte ihnen nur dazu, auf meine Kosten eine Lektion bekommen zu haben, die auch bei noch so großer Bereitwilligkeit seitens der Schuldirektion, nicht wohl in das Programm der Schule aufgenommen werden konnte.

Der Held in dem zweiten Abenteuer war Fahrmeister Möller. Zeitpunkt: Herbst 1883. Der Fahrmeister erschien auf meinem Gute Anderstorp, um mich zur Schule abzuholen. Während ich nun den Regenmantel umnahm, vertrieb sich Herr Möller, welcher den mitgenommenen Schüler hatte aussteigen lassen, die Zeit mit Voltefahren. Ob er sich nun hierbei irgendwie verrechnet, oder die Pferde, zwei Söhne des Vollbluthengstes Dunbar, den Hilfen nicht mit wünschenswerter Schnelligkeit nachgekommen, genug an dem, diese Fahrübungen endigten damit,

daß der Wagen umwarf und die Pferde in rasendem Lauf die Anhöhe herabstürmten, auf welcher Anderstorp gelegen ist. Die meisten Kutscher hätten wohl in einer solchen Lage die Zügel losgelassen, nicht so mein Fahrmeister. Er klammerte sich an die Leitseile, wie der Ertrinkende an das rettende Tauende. Unbekümmert um die Gefahr, noch unbekümmerter darum, daß er mit dem Gesicht nach vorwärts auf dem von langwierigem Herbstregen aufgeweichten lehmigen Boden lag, hatte er nur einen Gedanken — „festhalten". Wie er da im Kothe zappelte, erinnerte er an einen gewaltigen Hecht, der an der langen Schnur ins Boot gezogen wird. Lange dauerte jedoch diese eigentümliche Fahrt zum Glück nicht. Möller war zu schwer. Die Pferde vermochten es nicht einmal, ihn aus dem Garten hinauszuziehen. Sie blieben vor einer Gruppe Stachelbeersträuche stehen, wo ich denn auch mit Beihilfe einiger Leute zu meiner großen Freude unseren wackeren Fahrmeister, sowie auch den Wagen vollkommen unbeschädigt aufrichten konnte. „Unbeschädigt" ist jedoch im vorliegenden Falle nur so aufzufassen, daß Herr Möller Genick, Arme, Beine, Nase und andere wichtige Körperteile aus dem Schiffbruche gerettet hatte. Die etwas kokette Nettigkeit, welche der Mann sonst stets zur Schau trug, war dagegen einer unbeschreiblichen Mischung von Lehmbrei und Fetzen gewichen. Ganz besonders that es mir um den schönen Ulster leid. Von demselben waren nämlich nur mehr der Kragen, ein Ärmel, ein kleines Rückenstück und ein Viertel Schoß zu entdecken. Das genirte aber unseren Fahrmeister in in dem Augenblick nicht im geringsten, hatte er doch durch seinen Mut und seine Zähigkeit Pferde und Wagen vor scheinbar sicherem Untergang gerettet.

Die Moral dieser beiden Abenteuer ist, daß der Kutscher, gleich wie der Kapitän eines Schiffes, den ihm anvertrauten Posten eigentlich gar nie verlassen darf.

Bei nächtlichen Fahrten sind selbstverständlich die Laternen anzuzünden. Da es sich aber denken läßt, daß diese aus irgend einer Ursache nicht in Gebrauch genommen werden können, dürfte es nicht überflüssig sein, den Kutscher an die bekannte Erfahrung zu erinnern, daß Mutter Natur die Pferde mit außerordentlich scharfen Sinnen ausgerüstet hat und dieselben infolgedessen besser als die Menschen imstande sind, ihren Pfad auch im Dunkeln zu finden. Sollte also der Kutscher in einem solchen Falle merken, daß seine Pferde stutzen oder entschieden nicht vorwärts wollen, so gebietet ihm die Vorsicht, abzusteigen und sich durch eine genaue Untersuchung zu überzeugen, daß die Ängstlichkeit der Pferde nicht etwa durch ein im Wege liegendes Hindernis hervorgerufen wurde. Ist aber die Finsternis so intensiv, daß man buchstäblich nicht die Hand vor den Augen sieht, so thut der Kutscher am klügsten, die Pferde am Zügel zu nehmen und vor ihren Köpfen hergehend, selbst Ausguck zu halten. Auf seinem Sitze am Bocke könnte er ja doch

nichts anderes thun, als vollkommen passiv die Zügel in der Hand halten und diese Aufgabe kann auch von einem im Fahren gänzlich Unkundigen übernommen werden, falls der Kutscher es nicht vorzieht, die Leitseile am Kotschirm zu befestigen. Zu letzterem Zwecke bedient man sich in England eines eigenen Zügelhalters, der zumeist auch eine Uhr trägt (Fig. 494).

Der Vollständigkeit wegen will ich schließlich noch die Maßregel besprechen, welche der Kutscher zu ergreifen hat, falls der Wagen während der Fahrt so schwer beschädigt werden sollte, daß das Weiterfahren nur durch Vornahme einer zweckmäßigen Notreparatur ermöglicht werden kann.

Fig. 494.

Zügelhalter mit Uhr.

Der Bruch einer Feder gehört z. B. durchaus nicht zu den seltenen Ereignissen. Diesem Schaden wird notdürftig dadurch abgeholfen, daß man oberhalb des Bruches, nach der Länge des Gestelles, einen starken Stock durchschiebt und mit Stricken oder Ketten festbindet. Schadhafte, gespaltene Speichen werden über den Sprüngen mit Bindestränge umwickelt; eingebrochene müssen zuerst mit Schienen belegt werden. Fehlen mehrere Speichen, so bleibt nichts anderes übrig, als das betreffende Rad zu hemmen und zum Schleppen zu benützen. Eine gebrochene Achse ersetzt man durch eine starke Stange von ungefähr 4 m Länge, welche mit Stricken derartig an das Gestell befestigt wird, daß dieselbe, auf dem Boden nachschleifend, sowohl der Achse als dem Kasten eine feste Stütze bietet. Eine solche Schleife bietet auch notdürftigen Ersatz für ein vollkommen unbrauchbar gewordenes Rad. Daß ein auf diese Art reparirter Wagen nicht schwer belastet werden und daß die Weiterfahrt nur im Schritt erfolgen darf, liegt auf der Hand. Wenn die Deichsel auf

einer Seite einen ausgedehnten Sprung bekommen hat, ist sie mit einem über den Sprung reichenden Holze zu belegen, welches sodann in seiner ganzen Länge mit starken Bindesträngen umwickelt wird. Sollte aber die Deichsel durchgebrochen sein, so müssen an allen vier Seiten Schienen aufgenagelt und festgewickelt werden.

Aus allem dem ergibt sich für uns die Lehre, daß der Kutscher bei jeder Fahrt über Land einen Hammer, einige Dutzend Nägel, eine Zange, einen Schraubenschlüssel, ein Messer, ein Bund Bindestränge und einige starke Stricke mitzuführen hat.

Den mehr oder weniger unangenehmen Zwischenfällen, welche der Kutscher während seiner Dienstleistung erleben kann, sind auch diejenigen zuzuzählen, die hervorgerufen werden durch

Die Unarten der Wagenpferde.

Die schwerste aller Untugenden, welche beim Wagenpferde hervortreten können, ist wohl das Nichtziehenwollen. Diese Abneigung gegen die Zugarbeit äußert sich auf verschiedene Weise. Bald geht das Pferd beim Anfahren rückwärts wie ein Krebs, bald beantwortet es die vortreibenden Hilfen des Kutschers damit, daß es sich niederlegt, bald kündigt es den Gehorsam nur beim Bergauffahren, bald geht es willig vom Stalle fort, um nach einer Weile ohne jeden vernünftigen Grund wie angemauert stehen zu bleiben u. s. w. Forscht man nun nach den Ursachen eines so sonderbaren Benehmens, so findet man, daß dieselben sehr verschiedenartig sein können. Fehlerhafte Zügelführung, insbesondere das unverständige Zurückhalten eines Pferdes, das beim Anfahren etwas zu hitzig vorwärts geht, unrichtige Anspannung, durch nicht passendes Gebiß oder Geschirr hervorgerufene Schmerzen, zu schwer belastetes Fuhrwerk und schließlich mehr oder weniger ausgesprochener Koller, sind die gewöhnlichsten Ursachen der Stützigkeit. Es gibt indessen auch Pferde mit so empfindlichen Schultern, daß ihnen schon die Kälte der ledernen Bekleidung des Kummets unangenehm ist. Solche Tiere können erst, nachdem das Kummet die Temperatur der Schultern angenommen hat, dazu vermocht werden, sich ordentlich ins Geschirr zu legen.

Wenn man es mit einem stützigen Pferde zu thun hat, gilt es also vor allem, sich die Frage zu beantworten: „Weshalb will der Gaul nicht ziehen?“

Sollte z. B. das Rückwärtsgehen beim Anfahren keinen anderen Grund als ein wenig Nervosität haben, so pflegen einige beruhigende, von einer sanft vortreibenden Peitschenhilfe unterstützte Worte, die gewünschte Wirkung hervorzubringen. Nimmt aber der Widerstand ernstere Formen an, so wird derselbe in den meisten

Fällen tiefer wurzeln. Der Kutscher hat sich dann mit Geduld zu wappnen, denn die geringste Unachtsamkeit von seiner Seite könnte alles verderben. Zu allererst wird er genau zu untersuchen haben, ob etwa die Zäumung oder Anspannung das Pferd irgendwie belästigen kann. Läßt sich dagegen vermuten, daß übergroße Empfindlichkeit der Schultern die Ursache des Nichtziehenwollens ist, so muß die innere Seite des Kummets mit Tuch bekleidet werden. Sehr oft ist es jedoch ganz unmöglich herauszubringen, was dem Pferde eigentlich die Zugarbeit so verleidet. Man muß dann verschiedene Mittel probiren. Eines der gewöhnlichsten ist, einen großen Stein hinter eines der Hinterräder zu legen. Wenn das Pferd merkt, daß es den Wagen nicht länger zurückschieben kann, wird es bisweilen zur Abwechslung das Vorwärtsgehen versuchen. Eine andere recht praktische Methode ist, den Wagen mit den Hinterrädern knapp an eine beträchtliche Erhöhung im Terrain zu stellen. Es wird nämlich selten lange dauern, bevor das Pferd zu der Einsicht kommt, daß bergauf Rückwärtsschieben viel mühsamer als Vorwärtsziehen auf ebenem Boden ist. Schließlich ist es eine erprobte Erfahrung, daß viele Pferde das ärgerliche Rückwärtsgehen aufgeben, wenn sie von einem nebenhergehenden Mann am Zügel geführt werden.

Andere Mittel von denen behauptet wird, daß sie sich gegen das Nichtziehenwollen der Pferde bewährt haben, sind: Dem stützigen Tiere die Augen zu verbinden; es auszuspannen und so lange schnell im Kreise herumzuführen bis es schwindlig wird; ihm die Nüstern zuzuhalten, so daß ihm der Atem ausgeht; ihm knapp unter dem Knie einen starken Bindfaden zweimal um das eine Vorderbein zu binden. Die Wirksamkeit der letztgenannten Mittel soll darin begründet sein, daß das Gehirn des Pferdes immer nur je eine Vorstellung aufzunehmen vermag. Prügel würden das Tier daher nur noch mehr in seinem Widerstand bestärken. Man muß also versuchen es auf andere Gedanken zu bringen. Dies geschieht mittelst der Schnur. Das Pferd vergißt auf das Nichtziehenwollen, setzt sich in Bewegung und kann dann nach einer Weile von der lästigen Schnur befreit werden, die auf die Dauer doch den Sehnen weh thun dürfte. Schaden kann es jedenfalls nicht die hier angegebenen Mittel zu versuchen. Bei dem einen Pferde hilft dieses, bei einem anderen jenes, es gilt nur darauf zu kommen, was in jedem einzelnen Fall am sicherſten zum Ziele führt.

Im Zusammenhang mit Obigem sei auch erwähnt, daß der berühmte amerikanische Pferdebändiger Rarey für Fälle der hier besprochenen Art empfiehlt, das widerspenstige Pferd so aufzustellen, daß das Kummet gut an den Schultern anliegt und dem Tiere sodann, kurz bevor der Kutscher das Signal zum Anfahren gibt, einen Vorderfuß aufzuheben. Wenn man Herrn Rarey Glauben schenken darf

würde das Pferd dann den vortreibenden Hilfen allsogleich Folge leisten, falls man nur beachtet, diese Hilfen und das Freigeben des aufgehobenen Vorderfußes genau in demselben Momente erfolgen zu lassen. Mit allem Respekt vor der Versicherung des großen Pferdebändigers, flößt mir die von ihm befürwortete Methode doch gewisse Bedenken ein, denn mir ist es nie gelungen, irgend welche Wirkung mit derselben zu erzielen.

Weit mehr Vertrauen verdient meiner Ansicht nach das von unserem alten Freunde Harry Hieover angewendete Mittel. Der Leser urteile selbst:

„Vor einigen Jahren" — schreibt genannter, ebenso erfahrene als humoristische Verfasser — ersuchte mich ein guter Freund, mein Glück mit einem seiner Pferde zu versuchen, das bis dahin weder durch Güte noch Strenge hatte dazu gebracht werden können, so viel im Ziehen zu leisten, als erforderlich ist, um — wie mein Freund sich ausdrückte — „jemanden einen Hut vom Kopfe zu ziehen". Das Pferd schlug nicht hinten aus und ging auch nicht rückwärts; es blieb nur wie angemauert stehen, und sowie man es antreiben wollte, legte es sich nieder. Ich verpflichtete mich natürlich nicht dazu, den stützigen Gaul zu kuriren, versprach aber, einen Versuch zu machen.

Das erste was ich that, nachdem ich das Tier übernommen, war, es 24 Stunden fasten zu lassen. Nach dieser vorbereitenden Kur legte ich dem Pferde ein Sielengeschirr auf. Dann ließ ich einen sehr leichten Dog-Cart mitten auf eine große Wiese hinausziehen und das Pferd dort vorspannen. Ein Kappzaum, dessen Leine ich einem zuverlässigen Jungen anvertraut hatte, ersetzte Gebiß und Zügel. Der Junge hatte strengen Befehl, sich vollkommen passiv zu verhalten und das Pferd ruhig stehen zu lassen, wo und wie lange es demselben beliebte.

Runde vier Stunden hindurch stand das eigensinnige Tier ebenso unbeweglich wie eine Statue aus Bronze. Beim Beginn der fünften Stunde ließen sich jedoch einige Zeichen von Unruhe an der lebenden Bildsäule wahrnehmen. Das Pferd sah sich um, senkte den Kopf und erlag schließlich, von Hunger gepeinigt, der Versuchung die nächsten Grashalme abzuweiden.

In unglaublich kurzer Zeit hatte das Tier, ohne sich vom Fleck zu rühren, jeden Grashalm verspeist, den es mit den Lippen erreichen konnte. Es versuchte nun, den Hals auszustrecken, aber da die Stränge hierdurch ein klein wenig strammer wurden, nahm es eiligst wieder die frühere Haltung an. Es dauerte jedoch nicht lange, bevor ein neuer, diesmal von einem zögernden Schritt nach vorwärts begleiteter Versuch gemacht wurde, dem ersten Schritte folgte ein zweiter, ein dritter, und bald graste der Gaul so ungenirt, als ob es gar keine Karren auf der Welt gegeben. Selbstverständlich konnte es keineswegs mit meinen Plänen überein-

ſtimmen, ihn bis zur Sättigung freſſen zu laſſen. Er wurde deshalb ausgeſpannt und nach Hauſe geführt, wo er bis zum folgenden Morgen heilſame Betrachtungen vor einer leeren Krippe anſtellen konnte. Zeitlich früh am nächſten Morgen begaben wir uns wieder hinaus auf die Wieſe, und kaum war das Pferd vorgeſpannt, ſo begann es auch zu graſen. An dem Tage konnte ſich der Junge keinen Augenblick niederſetzen, denn die Wieſe wurde in allen Richtungen abgeweidet. Dies veranlaßte mich, einen Sack Hafer in den Karren zu legen. Das Pferd zog denſelben ohne Zögern. Nun belaſtete ich den Karren ſo ſchwer, als nur thunlich; aber das Reſultat blieb ſich gleich. Es konnte ſich ſomit nunmehr nur noch darum handeln, das Pferd ohne Anwendung von Liſt oder Zwang zum Ziehen zu vermögen. Um dies zu erreichen, ließ ich den Jungen mit einer gefüllten Haferſchwinge vor der Karre hergehen. Tags darauf konnte ich die Zügel in Gebrauch nehmen. Ich hatte alſo innerhalb vier Tagen erzielt, was geſchickte Fahrer als ein Ding der Unmöglichkeit bezeichnet hatten. Und wie einfach waren meine Mittel geweſen! Die ganze Methode beſtand ja nur darin, dem Pferde begreiflich zu machen, daß ein Wagen kein Marterwerkzeug iſt.

So weit Harry Hieover. Daß die von ihm beſchriebene Dreſſurmethode nur in ſeltenen Ausnahmsfällen praktiſche Verwendung finden wird, gebe ich gern zu. Meine Abſicht mit den Citat war auch nur, dem Anfänger durch ein Beiſpiel vorzudemonſtriren, daß Geduld und Findigkeit bei der Dreſſur ſtützіger Pferde mehr wert ſind, als die beliebten Kraftmittel. Im vorliegenden Falle z. B hätte wahrſcheinlich keine Macht der Welt das Pferd durch Zwang zum Ziehen gebracht, denn je härter man mit ihm verfuhr, deſto verbiſſener wurde ſein Widerſtand. Daß es ſich ſchließlich dennoch dem menſchlichen Willen fügte, hat ſeine Erklärung darin, daß es vor die Wahl geſtellt wurde, zu ziehen oder zu hungern. Dabei wurden aber keine ſichtbaren oder fühlbaren Zwangsmittel angewendet. Das Pferd konnte ſich alſo einbilden, daß es ſich aus eigenem freien Willen mit der Aufgabe verſöhnt, den läſtigen Karren hinter ſich her zu ſchleppen. Darin liegt auch meiner Meinung nach das Geheimnis jeder ähnliche Zwecke verfolgenden Dreſſur.

Der alte Fahrmeiſter Hamelmann, dem natürlicherweiſe während ſeiner langjährigen Praxis viele gegen die Zugarbeit eingenommenen Pferde vorgekommen, berichtet indeſſen über einen Fall, in welchem die widerſpenſtigen Pferde durch „ſchlagende Gründe“ von der Ausſichtsloſigkeit ihrer Auflehnung gegen den menſchlichen Willen überzeugt werden mußten.

„Vor einigen Jahren“ — ſchreibt dieſer populäre Verfaſſer — „überſandte mir ein Gutsbeſitzer ein paar vierjährige Trakehner Wallachen, ſowie den Kutſcher

dazu, erstere, um dieselben einzufahren, den Kutscher aber, um ihn im Fahren zu unterrichten.

Die beiden Pferde waren um hohen Preis erstanden, aber von Grund aus verfahren und somit für den Besitzer fast wertlos geworden. Der Kutscher sagte mir, sie gingen fortwährend hinter dem Zügel; sobald er sie aber mit der Peitsche in die Zügel zu treiben suche, bliebe der eine Gaul stehen und keile hintenaus.

Als ich die Pferde übernommen hatte, gingen sie in den ersten Tagen ziemlich gut, da sie augenscheinlich merkten, daß sie in anderen Händen waren. Der Wagen, vor welchem sie angespannt waren, war ein recht leichter, und ich suchte mir daher am dritten Tage ein sandiges Plätzchen aus, um eine gründlichere Dressur vornehmen zu können. Kaum hatte ich hier einige Volten gefahren, so stand das bösartige Pferd plötzlich still; als ich es nun mit der Peitsche wieder sanft vorzutreiben suchte, fing es an, hinten auszuschlagen, so daß ich auf dem Bocke kaum des Lebens sicher war. Sobald ich aber beim Anfahren durch die Richtung andeutete, daß ich diesen sandigen Fleck verlassen wollte, ging das renitente Tier wieder gutwillig vorwärts. Ich versuchte dann auf Umwegen nach Hause zu fahren, allein das Pferd kannte in unserem umfangreichen Parke nach den wenigen Tagen schon jeden Weg und Steg, und sobald ich Miene machte, von dem Wege, welcher direkt nach Hause führte, abzuweichen, stand der Widerspenstige sofort wieder wie festgemanert und keilte munter hintenaus. Ich konnte nichts weiter thun, als zum bösen Spiele eine gute Miene machen, d. h. ich mußte, wie der Gaul es wollte, auf dem direkten Wege nach Hause fahren, und wirklich: ich war glücklich, daß ich mit heiler Haut und ganzem Kopf wieder heimgekommen war.

In diesem Falle hatte ich jedoch die Überzeugung gewonnen, daß die Ursache des Ungehorsams bei diesem Pferde in einer gewissen Dickfelligkeit und Eigensinn zu suchen sei; deshalb konnte durch Güte nichts bezweckt werden. Ich ließ den Extravaganten vor dem Stalle am Wagen stehen und ein anderes, zugfestes Pferd daneben spannen. Bevor die Fahrt weiter ging, wurde auf meine Anordnung aus dem Schweifhaar und drei Riemchen eine starke Flechte geflochten, welche unten in eine Öse auflief. In diese Öse wurde ein starker hanfener Strick gezogen und derselbe an der Sprengwage festgebunden, und zwar in der Weise, daß, wenn das Pferd an den Strängen zog, es nicht durch das Festbinden des Schweifes beim Ziehen belästigt wurde. Diese Maßregel verhindert das Ausschlagen des Pferdes es kann in dieser Situation höchstens nur noch ein wenig hopsen, aber keinen Schaden verursachen.

Nachdem ich in eben beschriebener Weise das Pferd hatte anspannen und zwei Kutscher mit respektablen Ochsenziemern versehen lassen, ging die Fahrt auf

Sein oder Nichtsein los. Schon beim Anfahren zeigte sich das Tier sehr widerspenstig, weshalb ich dem einen Kutscher schnell kommandirte, das böswillige Pferd am Kopf festzuhalten, während der andere die Rippen desselben nachdrücklich mit den Ochsenziemern bearbeiten mußte. Diese Prozedur fruchtete: denn beim zweiten Versuch anzufahren, ging es — nachdem ihm noch einige derbe Jagdhiebe applizirt waren — frisch vorwärts.

Ich fuhr dann sämtliche Passagen durch, welche zu gehen vorher das Pferd sich geweigert hatte. Es versuchte zwar wiederholt, stehen zu bleiben und auch hinten auszuschlagen; sobald ich jedoch dies bemerkte, hielt ich sofort still, und wie der Blitz waren die beiden Kutscher neben dem Widerspenstigen, um die alte Radikalkur vorzunehmen, worauf, wenn dieselbe erfolgt war, die Fahrt munter fortgesetzt wurde.

Nachdem diese Dressur einige Tage streng eingehalten worden, war das böswillige Tier gründlich kurirt. Die Prügel, welche es bekommen, waren immens, aber sie waren auch von nachhaltiger Wirkung. Wenn bisweilen der alte Eigensinn zum Durchbruch kommen wollte, so brauchte ich den Gaul nur hart anzureden oder den Kutscher vom Wagen steigen zu lassen, und sofort ging er derartig in die Zügel, daß ich kaum imstande war, ihn zu halten."*

Hier haben wir also einen Fall, wo die rohe Kraft das widersetzliche Pferd zur Raison gebracht. Und ich glaube kaum, daß ein erfahrener Fachmann dem alten Hamelmann einen Vorwurf daraus machen wird, daß derselbe seine Zuflucht zu dem Ochsenziemer genommen, um den Widerstand des Pferdes zu brechen. Denn ein Pferd, das den einen Augenblick flott vorwärts geht und im nächsten keinen Schritt in der vom Kutscher angedeuteten Richtung nehmen will, gehört unbedingt zn den Individuen, welche „moralischen Eroberungen" nicht zugänglich sind. Viele Pferdefreunde verfechten allerdings die Ansicht, daß *jedes* Pferd von dem Wunsche beseelt sei, den Anforderungen der Menschen zu entsprechen und Widersetzlichkeit somit nur als eine natürliche Folge unverständlicher Andeutungen des menschlichen Willens zu betrachten wäre. Doch wie gerne ich auch diese Ansicht als allgemeine Regel gelten lassen möchte, kann ich nicht verschweigen, daß Ausnahmen von dieser Regel erfahrungsgemäß keineswegs so selten sind, wie philosophirende Pferdefreunde behaupten wollen. Ich habe mir deshalb auch bei

* Als Harry Hieover und Hamelmann ihre hier Seite 544 und 545 wiedergegebenen Erlebnisse den Fachgenossen zur Belehrung mitteilten, ahnten sie wohl nicht, daß Hr. Fr. Eberhardt in seinem 1889 erschienenen, aus allen möglichen Quellen zusammengetragenen Werkchen „Das Wagenpferd und die Fahrkunst" mit bewundernswerter — Kaltblütigkeit sich als den Helden dieser Abenteuer hinstellen würde. Vergleiche genanntes Werk Seite 103.

jedem Konflikt mit dem Pferde allsogleich die Frage gestellt: weshalb gehorcht der Gaul nicht? — Und fand ich, daß die Ursache der Widersetzlichkeit unzweifelhaft auf Bosheit oder Eigensinn zurückgeführt werden konnte, so beeilte ich mich, meine Maßregeln darnach einzurichten, denn manches Jahrzehnt ist in dem Strom der Zeit untergegangen, seitdem ich den frommen Glauben, daß alle Pferde vierbeinige Engel sind, über Bord geworfen. Indessen hielt ich mir hierbei stets vor Augen, daß die Strafe nur dann die gewünschte Wirkung hervorbringen kann, wenn sie der Missethat auf dem Fuße folgt, oder noch besser, wenn das Pferd den Eindruck erhält, daß dieselben sich wie Ursache und Wirkung zu einander verhalten.

Einst glaubte aber auch ich, daß stützige Pferde nur mit Sanftmut und Zuckerbrot zu kuriren wären. Wie ich diesen kindlichen Glauben verloren, möge als ein charakteristischer Beitrag zu vorliegender Streitfrage hier einfließen:

Ich kaufte im Jahre 1866 in Schonen ein paar Gestütspferde, die in ihrer flachen, heimatlichen Provinz „wie die Puppen" gingen. Sehr zufrieden mit meinem Kauf, konnte ich mich auch, als ich kurz darauf eine Besitzung in der Nähe der Stadt Jönköping erwarb, nicht entschließen, die Pferde wieder weiter zu geben, sondern ich nahm dieselben nach meinem neuen Wohnsitz mit. Hier dauerte es indessen nicht lange, bevor ich die unangenehme Entdeckung machte, daß meinen Schonen die buckelige Welt, in die sie hineingeraten, gründlich mißfiel. Ganz besonders verabscheuten sie eine gewaltige Anhöhe „Dunkehallar" genannt, die ich auf meinem Weg zur und von der Stadt notgedrungen passiren mußte. Dies war nun freilich nicht zu verwundern, denn die Fahrt diesen Berg hinauf nahm nahezu eine halbe Stunde in Anspruch, und die Straße war zu allen Jahreszeiten in denkbar schlechtestem Zustand. Irritirend wirkte nur, daß die Tiere einen Tag wie ein paar norwegische Bergponies ziehen konnten und Tags darauf wie festgewurzelt vor jedem Maulwurfshaufen stehen blieben. Welche Geduldsprobe mir aus dieser Inkonsequenz erwuchs, brauche ich wohl nicht besonders hervorzuheben; aber ich biß die Zähne zusammen und kein heftiges Wort kam über meine Lippen. Ich hatte ja in meinen hippologischen Büchern gelesen, daß man stützige Pferde unter keinen Umständen strafen dürfe. Auf diese Art verging ein Monat nach dem anderen. Aber obwohl ich eine geradezu lächerliche Sanftmut entwickelte und beim ersten Anzeichen von Stützigkeit den Pferden allsogleich vollkommen freie Zügel gab, schien das Übel immer tiefere Wurzel zu schlagen. Ich konnte es schließlich als einen reinen Zufall betrachten, wenn es mir einmal gelang, die kurze Fahrt von der Stadt nach Hause ohne endloses Parlamentiren zurückzulegen. Da geschah es eines schönen Abends, daß ich mit meiner Familie einen Besuch bei einem meiner Nachbarn ablegen mußte. Auf der Hinfahrt benahmen sich die

Pferde einigermaßen anständig, obgleich sie etlichemale stehen blieben. Als ich nach Hause fahren wollte, stieß ich jedoch auf energischeren Widerstand, denn je zuvor. Nur mit Mühe und Not gelang es mir, den Wagen vom Hofe meines Nachbars bis auf die Chaussee hinauszulotsen. Dort aber erreichte uns das unerbittliche Geschick. Die Pferde rührten sich nicht mehr vom Fleck. Nun war aber auch meine Geduld erschöpft. Ohne mich weiter einen Pfifferling um die Lehrsätze der hippologischen Professoren zu scheeren, ließ ich meine Familie und den Kutscher aussteigen, nahm die Peitsche fest in die Hand und fing an, auf die Pferde loszudreschen, als ob dieselben ein paar alte Teppiche gewesen wären. Heillos waren die Prügel die sie bekamen, unbeschreiblich auch die Wonne, die es mir bereitete, meinem Monate hindurch verbissenen Grimm endlich Luft machen zu dürfen. — Und siehe da, der Effekt dieses groben Verstoßes gegen die hippologischen Glaubenssätze war wunderbar. Die Pferde jagten die Anhöhe hinan, als ob der leibhafte Gottseibeiuns hinter ihnen her gewesen wäre. Ich aber prügelte immer lustig darauf los. Daß der Wagen jeden Augenblick umzuwerfen drohte, ließ mich vollkommen kalt. Ich merkte kaum, daß die Peitsche in Stücke flog. Ich prügelte mit den Stumpen, die mir in der Hand blieben, prügelte noch, als wir den Stallhof erreicht hatten, prügelte mit der linken Hand, nachdem die rechte erlahmt war, prügelte bis die Dienerschaft erschreckt herbeilief, um dem, wie sie glaubten, von plötzlicher Tobsucht ergriffenen Kutscher in die Arme zu fallen. Die armen Pferde bebten an allen Gliedern, ich ebenfalls. Von jenem denkwürdigen Augenblick an war aber die Stetigkeit wie weggeblasen. Ich hatte sie den Pferden buchstäblich aus dem Leib geprügelt. Sobald sie nur eine Anhöhe von weitem sahen, legten sie sich schon mit verdoppeltem Eifer ins Geschirr. Einige Jahre später verkaufte ich sie an einen Gerber in Jönköping; aber obgleich sie bei ihrem neuen Besitzer von einem gewöhnlichen Knecht gefahren wurden und täglich schwere Lasten Gerberlohe jenen „Dunkehallar“ hinaufschleppen mußten, der sie früher, als sie noch vor einem leichten „Dog-cart“ gingen, zum Stehenbleiben veranlaßte, behauptete der Gerber, nie zuverlässigere Pferde besessen zu haben. Die Kur war also im wahren Sinne des Wortes gründlich gewesen.

Ich habe diesem Blatte aus dem Lehrbuche der Erfahrung nicht ohne Bedenken hier einen Platz eingeräumt, denn einerseits muß ich mich ja schämen, daß ich mich durch meine Heftigkeit verleiten ließ, meine Pferde zu mißhandeln, und andererseits könnte der Leser möglicherweise aus jener Episode den Schluß ziehen, daß ich Prügel für ein Radikalmittel gegen Stützigkeit halte. Ich beeile mich deshalb zu erklären, daß der Erfolg im vorliegenden Falle insofern unverdient war, als er sicherlich auch mit weniger Prügel hätte erreicht werden können, und daß

die Peitsche gleich wie die Kanonen stets als „ultima ratio regum“ — das letzte Mittel der Könige — zu betrachten ist. Der Leser möge deshalb aus meiner Geschichte keine andere Lehre ziehen, als daß Prügel von Nutzen sein *können*, wenn das Nichtziehenwollen augenscheinlich seinen Grund in Eigensinn oder Faulheit hat. Das Schwierige in der Sache liegt aber leider eben darin, stets mit Sicherheit schlechten Willen von durch irgend eine physische Ursache hervorgerufenem Unvermögen unterscheiden zu können.

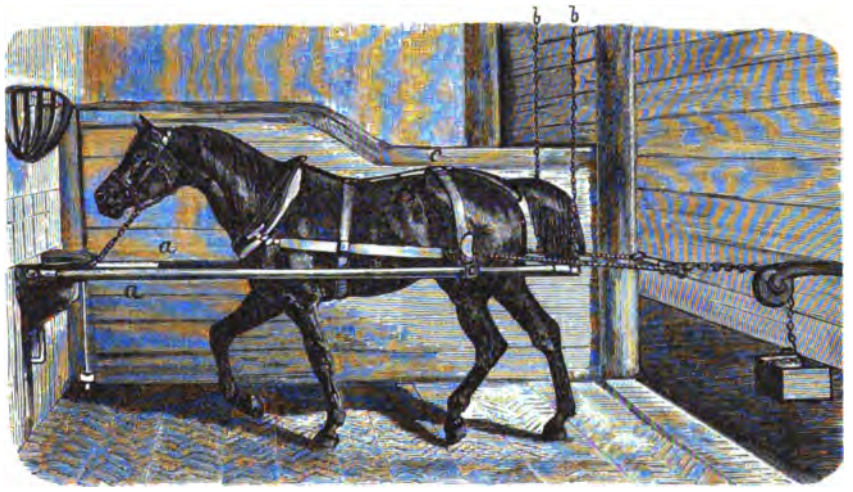
Gegen die bei vielen Pferden hervortretende Scheu vor dem Kummet z. B. helfen Prügel sicher nicht. Das einzige rationelle Mittel gegen diese, hauptsächlich durch anormale Empfindlichkeit der Schultern verursachte Form der Stützigkeit, ist, dem Pferde eine zeitlang das Kummet auch im Stalle aufzulegen. Noch wirksamer ist es, wenn man gleichzeitig die Anordnung treffen kann, daß das Pferd jedesmal, wenn es sich der Krippe nähern will, ein Gewicht ziehen muß, das groß genug ist, es zu zwingen, sich ins Geschirr zu legen. In schmalen Ställen mit einer Standreihe wird dies am leichtesten auf die Art erreicht, daß man ein paar starke eiserne Ringe in dem dem Stand des Pferdes gegenüberlegenen Teil der Stallwand festschraubt, sodann zwei solide Stricke durch diese Ringe zieht und schließlich die Stricke mit dem einen Ende an den Strängen des vollkommen angeschirrt im Stande stehenden Pferdes befestigt, während das andere Ende mit passenden, nicht zu schweren Gewichten belastet wird.

Etwas komplizirter ist die von *Zürn* in seiner „Gesundheitspflege“ beschriebene Vorrichtung. Dieselbe besteht aus einem schmalen Stand, welcher von zwei Latirbäumen gebildet ist (Fig. 495 aa), die vorne, unmittelbar neben der Krippe, durch Knebel und Ring befestigt sind, natürlich der eine rechts, der andere links an der Krippe. Die hinteren Enden dieser Standbäume sind durch Ketten, welche nach der Stalldecke hinauflaufen, an letzterer festgemacht (Fig. 495 b b). Das Pferd, welches an das Kummet gewöhnt werden soll, wird nun zwischen die Latirbäume gebracht und mit langer Halfterkette an die Krippe angebunden. Am Geschirr ist, und zwar von der Krippe und dem daselbst befindlichen Riemen ausgehend, ein breiter Riemen angebracht (Fig. 495 c c), dessen Enden, eins um den rechten, eins um den linken Latirbaum so geschnallt werden, daß der Riemen in seinen Schlaufen auf dem Standbaum leicht vor- und rückwärts gehen kann, der Bewegung, die das Pferd macht, folgend. In die Zugstränge des Geschirres ist ein fester Schwengel eingeschleift; von der Mitte des letzteren geht eine Kette aus, welche über die Stallgasse nach der Stallwand führt, in welcher in der Höhe des Standbaums ein eiserner Stab eingemauert ist; dieser Stab ist vorn gabelförmig und trägt zwischen den beiden Armen der Gabel eine leicht drehbare, feste Rolle; über die Rolle läuft

die vom Schwengel ausgehende Kette, welche am unteren Ende einen Haken besitzt, in dem schwere Gewichte eingehängt werden können.

Das Pferd wird im Stall, soweit es geht und die Halfterkette es zuläßt, zurückgeschoben. Das schwere Gewicht, welches an der Schwengelkette befindlich ist, hängt tief unten über dem Stallboden und stößt auf denselben auf. Jetzt schüttet ein Gehilfe dem hungrigen Pferde Futter in die Krippe; dadurch wird es ange-

Fig. 495.



Vorrichtung für Pferde, die nicht ziehen wollen.

trieben nach der Krippe zu gehen, gleichzeitig aber das Gewicht in die Höhe zu ziehen. Dies vielmal, mit immer schwereren Gewichten wiederholt, führt endlich zum Ziele.

In Ställen mit doppelter Standreihe kann die von mir empfohlene einfachere Vorrichtung so hergestellt werden, daß man in passender Höhe an den Standpfeilern des gegenüberliegenden leeren Standes eine starke, mit zwei Löchern versehene Bohle festschraubt und die Stricke der Zugvorrichtung durch diese Löcher laufen läßt.

Auf ähnliche Art kann man ein Pferd daran gewöhnen, die Berührung der Gabelbäume zu dulden. Man läßt zu diesem Zweck zwei Stangen von der Krippe nach rückwärts, längs den Seiten des Pferdes laufen. Anfangs werden diese Stangen in respektvoller Entfernung vom Pferde gehalten, allmählich stellt man sie aber immer näher an das Tier heran, und schließlich läßt man dieselben wie ein paar Gabelbäume auf das Pferd einwirken.

Wie sehr es mir auch widerstrebt, kann ich doch diese, der Stetigkeit des Pferdes gewidmeten Betrachtungen nicht abschließen, ohne eines Falles Erwähnung

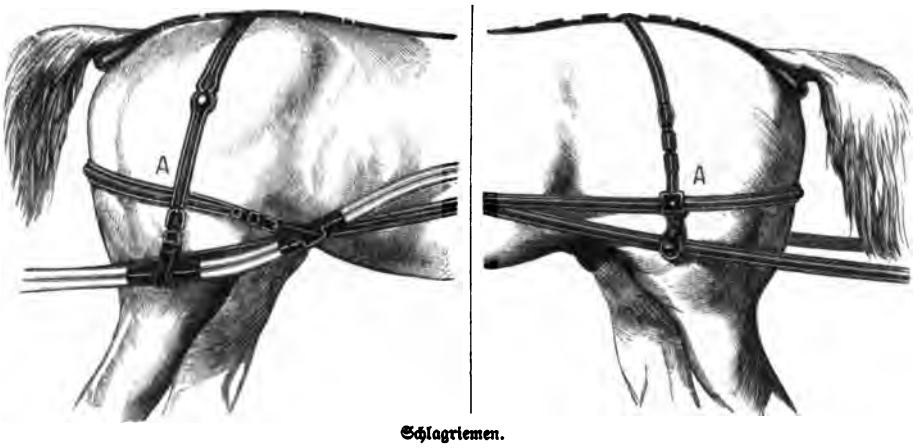
zu thun, in dem wieder Prügel als das einzig wirksame Heilmittel bezeichnet werden müssen. Ich meine das zum Glück seltene Vorkommnis, daß sich ein Pferd aus Bosheit vor dem Wagen niederwirft. Einem solchen Kunden ist mit schönen Worten und Zucker nicht beizukommen, da muß zu härteren, oder richtiger gesagt, sehr harten Mitteln gegriffen werden; denn mit halben Maßregeln würde man nichts anderes erreichen, als das Pferd noch tückischer zu machen. Ich empfehle folgendes Rezept: Das Pferd wird auf einem sandigen Platz vorgespannt, während fünf bis sechs mit Gerten oder Ochsenziemern bewaffnete handfeste Leute in Reserve gehalten werden. Sobald sich nun das Pferd niederwirft, wird es ausgespannt und das zweite Pferd zur Seite geführt. Gleichzeitig setzen sich zwei der „Reservemänner" auf den Hals und den Kopf des stetigen Gaules, um ihn niederzuhalten, während ihn die übrigen so lange mit ihren Gerten bearbeiten, als sie nur einen Arm rühren können. Nachdem das Pferd schließlich wieder auf die Beine gekommen, wird sogleich wieder eingespannt und weitergefahren.

Hamelmann versichert, daß er sich nie genötigt gesehen, diese Radikalkur mehr als einmal anzuwenden. Was mich betrifft, bin ich nie in die Lage gekommen, meine Zuflucht zu derselben zu nehmen. Ich hoffe auch, daß mir dies erspart bleiben möge, denn eine Dressur, deren Schlußakt sich zu einer Prügelscene gestaltet, muß im ersten Akt auf das Unverantwortlichste verpfuscht worden sein.

Ein Wagenpferd, das hintenausschlägt, ist, wenn möglich, noch lästiger als ein solches, das nicht ziehen will. Zum Ausschlagen kann nämlich das Pferd durch die geringfügigsten Ursachen, wie schnelles Umbiegen um eine Ecke, ein schnell daherkommender Wagen oder Reiter, eine naseweise Fliege u. dgl. veranlaßt werden, und dann mag der Kutscher zusehen, wie er seine Beine und den Wagen vor Schaden bewahrt. Leider gibt es gar kein Radikalmittel gegen diese Unart, weshalb ich auch jedem Equipagenbesitzer rate, einen verhärteten Schläger baldmöglichst weiterzugeben. Damit will ich jedoch durchaus nicht behauptet haben, daß ein junges Pferd, welches während der ersten Fahrlektionen einen unpassenden Gebrauch von seinem Hinterteil gemacht hat, als unbrauchbar zu kassiren wäre. Das Ausschlagen kann ja möglicherweise nur die ungewohnte Arbeit oder die Ungeschicklichkeit des Kutschers zur Ursache haben. Sollte aber ein älteres Wagenpferd während der Fahrt das Hinterteil hoch nehmen, so kann mit ziemlicher Gewißheit angenommen werden, daß der Gaul diesem Sport sehr ergeben ist und demselben bei jeder passenden oder unpassenden Gelegenheit nachgehen wird. Will man sich aber dessen ungeachtet aus irgend einem Grunde nicht von dem Tiere trennen, so bleibt nichts anderes übrig, als jene Zwangsmittel in Anwendung zu bringen, welche in solchen Fällen zu Gebote stehen. Zu diesen zähle ich in erster Reihe die

jedem praktiſchen Kutſcher bekannte Methode, den Schwanz des Pferdes an der Sprengwage feſtzubinden. Wird gleichzeitig der Aufſatzzügel ſo kurz geſchnallt, daß das Pferd den Kopf nicht heruntergeben kann, ſo iſt es in die Unmöglichkeit verſetzt, das Hinterteil zu heben. Der auf dieſe Art feſtgebundene Schweif trägt jedoch keineswegs dazu bei, der Anſpannung ein gefälligeres Ausſehen zu verleihen. So mancher Pferdebeſitzer ſieht ſich deshalb veranlaßt, dem ſog. Schlagriemen den Vorzug zu geben. Wie dieſer Riemen ſowohl an dem einſpännigen wie an dem zweiſpännigen Geſchirr angebracht wird, iſt in Fig. 496 und 497 A erſichtlich ge-

Fig. 496. Fig. 497.



Schlagriemen.

macht. An zweiſpännigen Geſchirren können die Schlagriemen auch ſo eingerichtet werden, daß ſie, von den Schnallen der Stränge ausgehend, ſich auf der Kruppe des Pferdes kreuzen, dort durch eine auf dem Schwanzriemen angebrachte Schlaufe gezogen und ſodann an der Sprengwage befeſtigt werden. Wie man dieſe Riemen aber auch konſtruiren möge, nie leiſten ſie dasſelbe, wie der feſtgebundene Schweif. Sie bewirken höchſtens, daß die Beine des Kutſchers etwas mehr von unſanfter Berührung mit den Hufen des unartigen Tieres geſchützt erſcheinen. Im einſpännigen Geſchirr ſind ſie dagegen ſehr wirkſam und da man ja nie wiſſen kann, ob man nicht einmal einen Schläger vor den Wagen bekommen kann, wäre es gewiß ſehr zu empfehlen, praktiſche Schlagriemen an jedem Einſpännergeſchirr anzubringen. Für böſe Schläger dürfte ſich z. B. der in Fig. 498 abgebildete Schlagriemen als ſehr zweckentſprechend erweiſen. Wie aus der Abbildung hervorgeht, wird dieſer Riemen an dem Zügel eines Oberkiefer-Gebiſſes befeſtigt, ſodann auf beiden Seiten durch den Deckelring zu einer Metall-Schlaufe am hinteren Ende der Gabel und

von dort über die Kruppe des Pferdes geführt. Will nun der Gaul das Hinterteil heben, so findet er sofort zu seiner Überraschung, daß er hierbei auf ein unüberwindliches Hindernis — den auf der Kruppe ruhenden Teil des Schlagriemens — stößt, gleichzeitig aber straft er sich selbst durch schmerzhafte Rucker im Maule. Dies wird er sich bald merken.

Sehr gelobt wird auch Sergeant's Patent-Sicherheitszügel (Fig. 499). Dieser

Fig. 498.

Einspänner-Geschirr mit Schlagriemen.

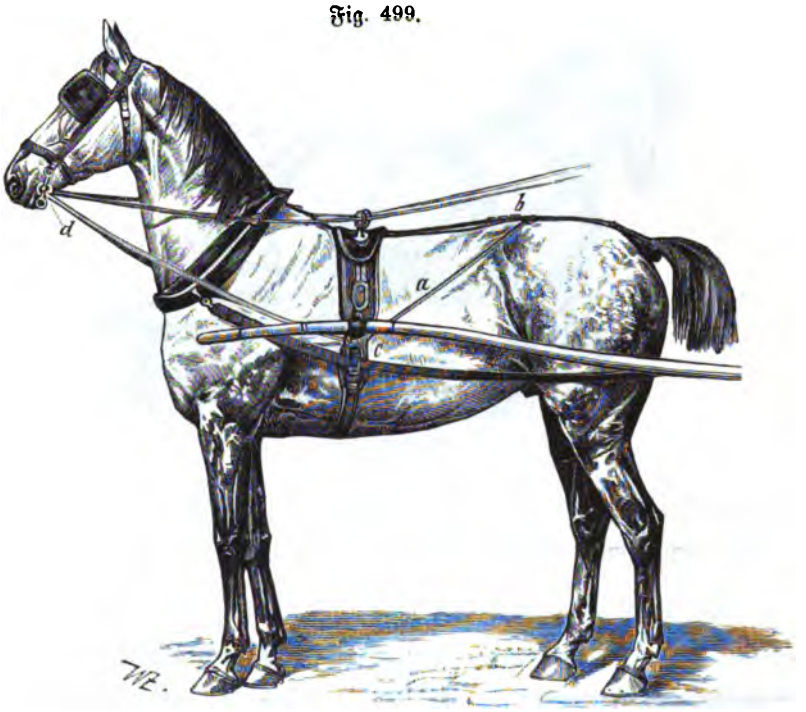
bei b an den Schwanzriemen befestigte Zügel a wird durch die Ringe c und d zu der Hand des Kutschers geleitet. Letzterer ist demnach in der angenehmen Lage, dem Pferde das Heruntergeben des Kopfes in wirksamster Weise zu verleiden. Daß das Tier dann auch auf das Vergnügen des Hintenauskeilens verzichten muß, liegt auf der Hand.

Sollte indessen der ohne genannte Schutzvorrichtung fahrende Kutscher einmal durch ein paar kräftige Schläge gegen das Spritzleder überrascht werden, so lasse er sich dadurch nicht aus der Fassung bringen, sondern nehme sofort den Pferdekopf hoch und applizire dem Schläger einige tüchtige Hiebe auf das Schulterblatt. Dies *kann* dem Unfug steuern. In verzweifelten Fällen aber bleibt es das Geratenste, daß der Kutscher abspringt und dem Schläger einen Vorderfuß mit einem

Strick oder Sacktuch hochbindet. Der Bösewicht sieht sich hierdurch außer Stand gesetzt, weiter zu schlagen, und das Ausspannen desselben kann erfolgen, bevor die ganze Equipage in Trümmer geflogen.

Höchst unzuverläßlich sind auch solche Pferde, die beständig mit dem Schweife wedeln. Es pflegt nämlich nie lange zu dauern, bevor sie eines der Leitseile unter den Schweif bekommen haben, worauf sie dasselbe so fest klemmen,

Fig. 499.



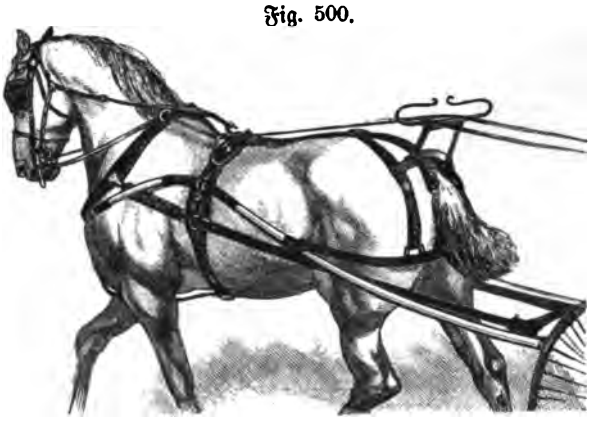
Sergeant's Patent-Sicherheitszügel.

daß der Kutscher es von seinem Platze aus nicht wieder frei machen kann.* Dies gibt natürlich häufig Anlaß zu sehr kritischen Situationen, denn mit einem einzigen Leitseile ist nicht viel anzufangen, sobald das Gespann in Unordnung geraten und der Schweifwedler mit dem Hintenauskeilen begonnen hat. Es ist deshalb von größter Wichtigkeit, dem Pferde besagte Unart bei Zeiten abzugewöhnen, oder falls dies unmöglich sein sollte, Schutzmaßregeln gegen die voraussichtlichen Folgen

* Bei solchen Gelegenheiten versuche der Fahrer nie, die Leine durch Ziehen frei zu bekommen. Nur durch vollständiges Nachgeben der betreffenden Leine, sowie durch einen gleichzeitig applizirten tiefen Rippenhieb, welcher das Pferd zum Schweifwedeln veranlaßt, ist dies unter Umständen zu erreichen.

derſelben zu ergreifen. Was das Abgewöhnen betrifft, iſt dasſelbe am beſten im Stalle zu verſuchen, indem man hinten im Stande eine Leine ſpannt, über welche der Schweif des Pferdes gelegt wird. Dieſe Leine muß natürlich ſo befeſtigt werden, daß ſich das Pferd durch Weitervortreten nicht von dem läſtigen Anhängſel befreien kann. In den meiſten Fällen wird dieſe Vorrichtung nach einiger Zeit den gewünſchten Effekt hervorbringen, oder doch dem Pferde das Feſtklemmen des Leit-

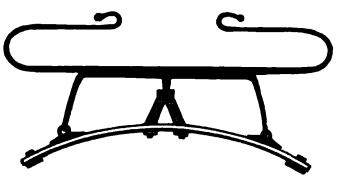
Fig. 500.



Hoyt's Zügelhalter.

ſeiles abgewöhnen. Das Schweifwedeln ſelbſt iſt dem Pferde nicht auszutreiben, denn dieſe üble Angewohnheit wurzelt in einer meiſtens angeborenen, nervöſen Reizbarkeit, die in dem innigſten Zuſammenhang mit der ganzen Natur des Pferdes ſteht. Es kann deshalb leicht vorkommen, daß ein ſchweifwedelndes Pferd ohne böſe Abſicht das Leitſeil fängt und dasſelbe dann ſo feſt unter die Rübe klemmt als ob es keine höhere Aufgabe im Leben kenne. Daraus ergibt ſich die Lehre, daß praktiſche Schutzvorrichtungen beim Fahren von erpichten Schweifwedlern nicht zu verachten ſind. Eine erprobte Vorſichtsmaßregel iſt, von dem Schweifhaar und zwar von der Spitze der Rübe an, eine ungefähr fingerdicke Flechte zu flechten, an dieſe ein Riemchen zu knüpfen und letzteres an den inneren Strang derartig zu befeſtigen, daß das Pferd imſtande iſt, den Schweif in natürlicher Höhe zu tragen. Daß dies nicht ſchön ausſieht, habe ich bereits weiter oben zugegeben; aber wer einigemal durch das fatale Schweifwedeln in die Gefahr gebracht wurde, Arme und Beine zu brechen, wird gern die korrekte

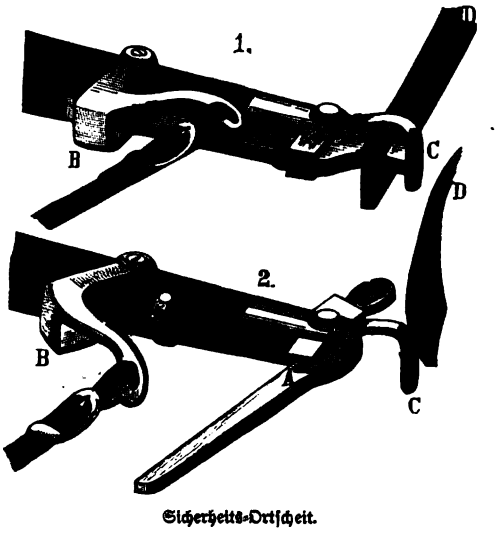
Fig. 500 a.



Eleganz der Anspannung opfern, falls er damit nur Schutz vor ähnlichen Eventualitäten gewinnt.

Sollte indessen ein Pferdebesitzer aus irgend einem Grunde, z. B. weil sein Gaul einen Schweif besitzt, dessen schüttere Haarbekleidung die Anwendung der Flechte nicht gestattet, dieses Mittel nicht gebrauchen wollen, so steht ihm in Hoyt's „Zügelhalter" eine andere Sicherheitsvorrichtung zur Verfügung, die ebenfalls geeignet ist, allen üblen Folgen des Schweifwedelns vorzubeugen. Dieser Apparat

Fig. 501.



Sicherheits-Ortscheit.

(Fig. 500 u. 500 a) wird vermittelst zweier Messingschienen auf zwei über die Kruppe gezogenen, mit dem Umlaufriemen in Verbindung stehenden Riemen befestigt und erhält dadurch eine gegen den Bock geneigte Stellung, durch welche die normale Lage der Zügel gesichert wird. Schön ist dieser Apparat allerdings auch nicht, aber, wie ich bereits mehreremale betont habe, — alles kann man nicht haben.

Wie Durchgeher gefahren werden müssen, ist in dem Vorhergehenden ausführlich beschrieben worden. Ich werde mich deshalb hier darauf beschränken, diejenigen Vorrichtungen zu erwähnen, welche geeignet sind, einigen Schutz gegen solche Katastrophen zu gewähren, die durch das Durchgehen von Wagenpferden hervorgerufen werden können. Aufrichtig gestanden, würde ich mich persönlich kaum dazu herbeilassen, Gebrauch von solchen Apparaten zu machen, denn ich bin nun einmal der Ansicht, daß der beste Schutz gegen das Durchgehen eine weiche, wachsame Hand ist. Aber da es möglich wäre, daß einige meiner Leser zu jenen

ängstlichen Seelen gehören, die ein tiefes Mißtrauen gegen jeden Kutscher und jedes Pferd hegen und es außerdem nicht zu leugnen ist, daß Dressurwagen an praktischer Brauchbarkeit gewinnen, wenn sie mit irgend einer Vorrichtung versehen werden, die wirksamen Schutz gegen die Folgen des Durchgehens bietet, halte ich mich für verpflichtet, dem „Buche vom Pferde" auch auf diesem Gebiete die größtmöglichste Vollständigkeit zu geben.

Eine ebenso einfache wie praktische Vorrichtung, durchgehende Pferde augenblicklich vom Wagen zu lösen, ist in Fig. 501 dargestllt. Obgleich amerikanischen Ursprungs — Patentinhaber ist die Firma Brookes & Home in Ridge Springs, South Carolina, U. S. — hält diese Erfindung wirklich was sie verspricht. Der Mechanismus ist so einfach, daß ein einziger Blick auf die Zeichnung genügt, um denselben zu verstehen.

1 ist das Ende eines Ortscheits, mit dem durch den Apparat festgehaltenen Strang, wohingegen 2 dasselbe Ortscheit in dem Augenblick darstellt, wo der Strang gelöst wird. Das Ortscheit hat die gewöhnliche Konstruktion, ist aber an beiden Enden mit einem Einschnitt, ähnlich demjenigen, der an Federmessern zur Aufnahme der Klingen angebracht ist, versehen. Bei diesem Einschnitt ist der Arm A festgeschraubt, welcher seinerseits einen kleineren Arm hat, der durch ein an dem äußersten Ende des Stranges D befindlichen Einschnitt durchgesteckt wird, während der längere Arm vermittelst des Riegels B festgehalten wird. An diesen Arm wird das eine Ende eines an die Konstruktion eines Martingals erinnernden gabelförmigen Zügels festgeschnallt, dessen anderes Ende an einer eben solchen Vorrichtung an dem entgegengesetzten Endpunkt des Ortscheits befestigt ist. Da nun das Handstück dieses Zügels durch eine Öffnung im Fußbrette des Kutschbockes bis zu dem Spritzleder läuft, wo es festgehakt wird, kann der Kutscher den Apparat jeden Augenblick von seinem Sitze aus in Wirksamkeit setzen. Ein einziger kräftiger Anzug an dem Zügel genügt, um den Riegel B zur Seite zu ziehen; dadurch wird aber auch der Arm A frei; er tritt aus dem Einschnitt heraus und läßt den Strang los. Sowie die Stränge gelöst sind, sehen sich die Pferde natürlicherweise außer Stand gesetzt, den Wagen nach sich zu ziehen; die plötzliche Trennung von den Ortscheiten bringt sie zum Stutzen und die Fahrenden gewinnen Zeit, aus dem Wagen zu springen und den Pferden in die Zügel zu fallen.

Der größeren Sicherheit wegen ist der Apparat außerdem mit einer Sperrfeder C versehen, welcher der Strang sicher festhält, solange der Arm A in dem Einschnitt versorgt liegt.

Weitere Erklärungen dürften kaum erforderlich sein. Ich füge deshalb nur hinzu, daß ich keine Vorrichtung kenne, vermittelst welcher man die Pferde schneller

und sicherer vom Wagen lösen könnte, ohne sie gleichzeitig vollkommen frei zu geben.

Von den Schutzvorrichtungen, die zwar den Fahrenden die erwünschte Sicherheit gewähren, andererseits aber durch Freigeben der durchgegangenen Pferde die

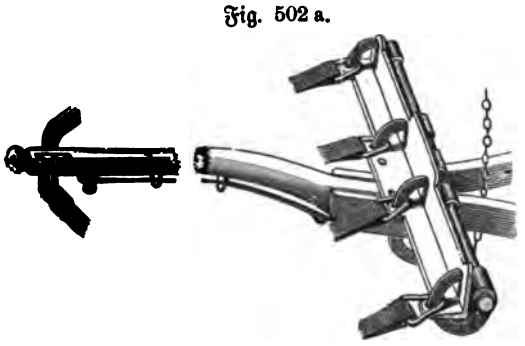
Fig. 502.

Kimmich's patentirter Moment-Ausspanner.

Passanten mit ernsten Gefahren bedrohen, dürfte Kimmichs patentirter Moment-Ausspanner (zu beziehen durch Georg Engler in Stuttgart) am meisten zu empfehlen sein (Fig. 502); die Wirkung des Kimmichschen Moment-Ausspanners veranschaulicht Fig. 502 a und b. Mir wenigstens haben persönlich vorgenommene Proben die Überzeugung beigebracht, daß dieser Apparat ebenso sicher funktionirt als einfach ist. Die vier Stränge der Pferde werden durch das Gewicht eines Hebels, der sich an einer mit vier Haken versehenen Stahlwelle befindet, an die aus Eisen hergestellte Wage geschlossen. Ein Herabfallen der Stränge, ohne daß der Appa-

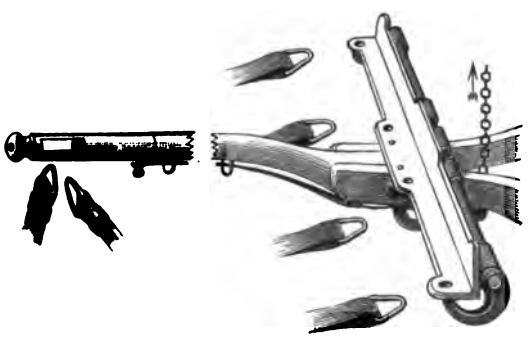
rat in Thätigkeit gesetzt wird, ist unmöglich. Die Koppelung der Pferde geschieht mittelst einer in einer Metallhülse am Vorderteil der Deichsel liegenden kräftigen Feder, die einen Bolzen nach vorn treibt. Der Bolzen steht durch eine unter der Deichsel herlaufende Stahlstange mit dem oben erwähnten Hebel in Verbindung. Vom Hebel führt eine Kette, ein Lederriemen oder irgend eine andere Zugvorrichtung zum Kutscherſitz, beziehungsweise zu einer beliebigen Stelle im Innern des Wagens. Ein Zug an der Kette bewirkt, daß die 4 Haken in der Sprengwage sich senken und der Bolzen in der Hülse an der vordern Deichsel zurückgeht. Die Stränge und die Widerhalter der Pferde fallen nun sofort durch die Schwere ihres eigenen Gewichts herab, die Pferde sind augenblicklich von Wagen und Deichsel vollständig getrennt und mit einander nur noch durch die Leine verbunden. Schon eine alte gewöhnliche Bremse genügt, um den Wagen sofort zum Stehen zu bringen. Der Erfinder wird jedoch eine neue Bremsvorrichtung anbringen, die gleichzeitig mit dem Ausspanner durch ein und denselben Zug an der Kette gehandhabt werden soll. Kimmichs Vorrichtung zeichnet sich, wie gesagt, durch außerordentliche Einfachheit aus, die ein Versagen des Mechanismus um so mehr unmöglich macht, als alle Teile durchaus solid sind. Die Einrichtung kann auch an alten Wagen angebracht werden.

Fig. 502 a.



Kimmich's patentirter Moment-Ausspanner. (Vor dem Zug.)

Fig. 502 b.

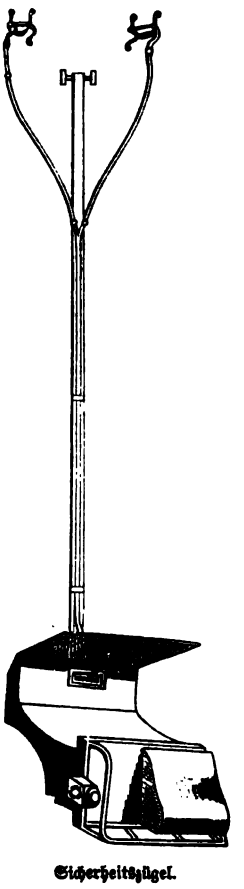


Kimmich's patentirter Moment-Ausspanner. (Nach dem Zug.)

Recht anwendbar ist auch der sog. Sicherheitszügel (Fig. 503). Derselbe ist folgendermaßen konstruirt: 70 bis 85 cm von den Widerhalterringen der Deichsel — je nach der Größe der Pferde — werden zwei Durchlaßrollen an die Deichsel geschraubt, wo sich der Sicherheitszügel in zwei Arme teilt. Eine Öse wird ungefähr in der Mitte und eine andere soweit als möglich in der unmittelbaren Nähe

des Kutscherſitzes gleichfalls an die Deichſel geſchraubt. Am Fußbrett wird ein Riemendurchlaß ausgeſchnitten und auch ein Metallrahmen, deſſen innerer Rand mit einer Rolle verſehen iſt, angeſchraubt. Der Sicherheitszügel wird an der inneren Seite des Spritzleders mit ſeinem unteren Ende an den Ring gehängt, die entgegengeſetzten Zügelenden werden durch den Durchlaß des Fußbrettes, ſowie durch die beiden zuletzt erwähnten Öſen der Deichſel gezogen, darauf die beiden Zügelarme rechts und links durch die beiden zuerſt genannten Durchgangsrollen geſteckt und die Enden dieſer Arme oder Äſte in die äußeren Zügelringe der Kandaren eingeſchnallt und ſo befeſtigt.

Fig. 503.



Sicherheitszügel.

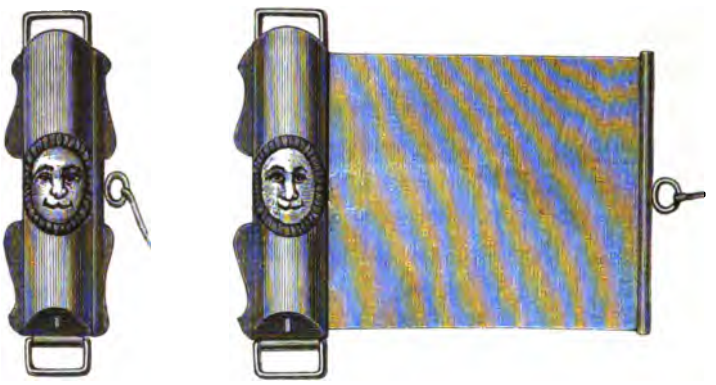
Vermöge ſeiner Länge iſt der Sicherheitszügel vollſtändig loſe genug, um den Pferden jede Wendung mit ihren Köpfen zu geſtatten, und ſteht er deswegen außer jeder Einwirkung auf die Mäuler der Pferde, ausgenommen in dem Augenblick ſeiner Anwendung. Die Befeſtigung findet beim Anſpannen der Pferde ſtatt, und ebenſo iſt derſelbe beim Ausſpannen auszuſchnallen. Geraten nun die Pferde dem Kutſcher beim Durchgehen aus der Zügelgewalt, ſo hat er die Leitſeile in ſeiner linken Hand zuſammenzufaſſen und nachzulaſſen. In demſelben Augenblick erfaßt die rechte Hand den Sicherheitszügel und zieht dieſen in einem oder mehreren Rucken kräftig an, wodurch die Pferdeköpfe infolge der ungewohnten einſeitigen Wirkung, die der Kutſcher durch geringen Kraftaufwand mit dem Sicherheitszügel ausüben kann, auf einmal eine ſo bedeutende Biegung nach auswärts erhalten, daß die Fortſetzung des wilden Laufes zur Unmöglichkeit wird.

Eine andere ſehr angeprieſene Schutzvorrichtung iſt die mechaniſche Augenblende, welche vermittelſt einer in der Hand des Kutſchers ruhenden Schnur augenblicklich in Wirkſamkeit geſetzt werden kann. Wie dieſer Apparat konſtruirt iſt, geht aus den Fig. 504, 505, 506 und 507 hervor.

Obwohl ich nun nicht beſtreiten will, daß die mechaniſche Blende in einzelnen Fällen gute Dienſte leiſten könnte, möchte ich doch keineswegs eine Garantie dafür übernehmen, daß alle Durchgeher ſich durch dieſelbe aufhalten laſſen würden. Mir ſchweben hierbei ganz beſonders ſolche Tiere vor, welche durch Koller oder Kongeſtionen gegen den Kopf zum Durchgehen veranlaßt wurden. Hätte ich Unglücks-

vögel dieſer Kategorie vor dem Wagen, würde mir wenigſtens der ſoeben beſchriebene amerikaniſcher Sicherheitsapparat weit mehr Beruhigung einflößen.

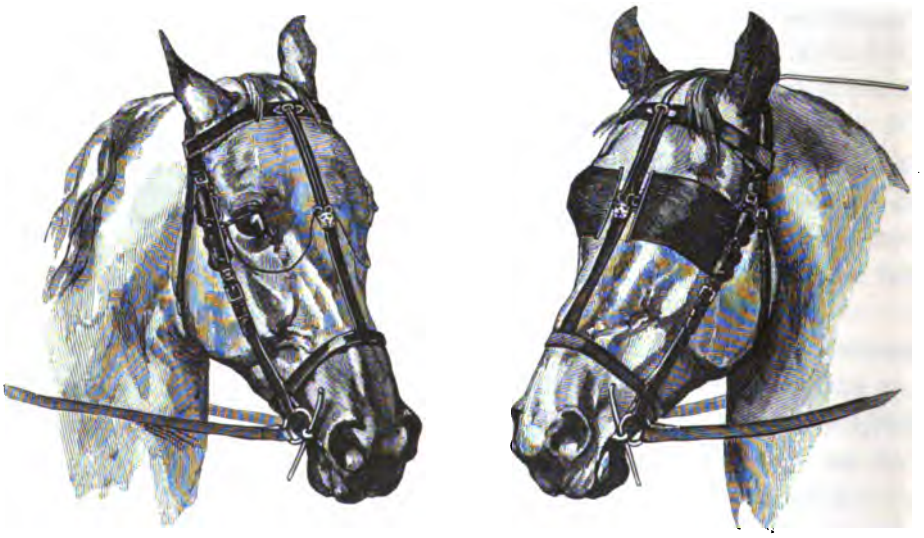
Fig. 504. Fig. 505.



Mechaniſche Augenblende.

Sicherere Wirkung verſpreche ich mir auch von jenen Vorrichtungen, die den Zweck verfolgen den Durchgänger durch Luftentziehung zum Stilleſtehen zu bringen.

Fig. 506. Fig. 507.



Anwendung der mechaniſchen Augenblende.

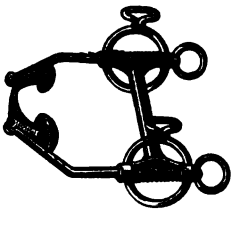
Von den zahlreichen Erfindungen, denen dieſe Idee zu Grunde liegt erwähne ich „Britt's Automatic Safety Bit“ (Fig. 508) in erſter Reihe. Die Kon-

ſtruktion iſt äußerſt einfach. Wie Fig. 509, auf welcher der Naſenbügel ohne den dazu gehörenden ledernen Überzug dargeſtellt iſt, veranſchaulicht, genügt ein ſtärkerer Zügelanzug, um die Naſenhöhlen mittelſt zweier Puffer gegen die Luftzirkulation abzuſchließen. Sowie aber der Zügelanzug nachläßt, ſorgt die mit dem Zügelringe in Verbindung ſtehende Feder dafür, daß die Puffer ſich wieder von der Naſe abheben und das Pferd frei atmen kann.

Ein zweiter Apparat ähnlicher Gattung iſt in Fig. 510 dargeſtellt. Hier wird dem Pferde die Luft durch eine Kautſchuk-Naſenblende abgeſperrt. Macht das Pferd Miene durchgehen zu wollen, ſo zieht der Kutſcher an dem in ſeiner

Fig. 508.

Fig. 509.



Britt's Automatic Safety Bit.

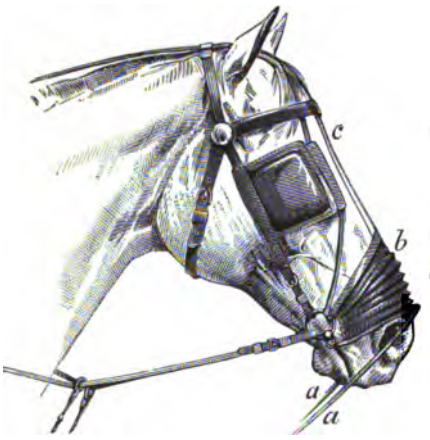
Hand ruhenden Zügel a a, worauf ſich die Blende b über die Naſenlöcher des Pferdes ſenkt. Gleichzeitig preſſen ſich die Scheuleder dicht an die Augen des Tieres an. Das Pferd kann alſo dann weder atmen noch ſehen. Aufgehoben wird dieſe Wirkung durch Anziehen des ebenfalls zur Hand des Kutſchers laufenden Zügels c.

Die dritte Erfindung dieſer Art iſt ſchwediſchen Urſprungs. Die Erfinder, Inſpektor Hjalmar Carlſtedt und Sattlermeiſter C. P. Malmqviſt, haben derſelben den Namen „Skengrimma“ (Durchgänger-Halfter) gegeben. Auch mit dieſer Erfindung wird bezweckt, dem durchgehenden Pferde die Luft zu entziehen. Die „Durchgängerhalfter“ beſteht aus einem gewöhnlichen Zaum, an welchem folgende weitere Beſtandteile angebracht ſind (Fig. 511): ein Sicherheitszügel (a); zwei Metallrahmen (b) mit Bügel (c); Walze (d) mit Friktionsſpule und Feder (e)

nebſt Knopf (f); zwei kurze Riemen (g) mit Schleife (h); zwei Rollwalzen (k) mit Federhaken (l) und ein Riemen (m), der zwiſchen dem Stirn- und Naſenriemen angebracht wird. Sowie man nun den Sicherheitszügel kräftig in gerader Richtung nach rückwärts anzieht, wird der Widerſtand der Federn (e) überwunden und die Walzen drücken die Weichteile oberhalb der Nüſtern zu. Gleichzeitig aber bewirkt die Kreuzung des Sicherheitszügels unter dem Kiefer, daß dem Pferde das Maul zuſammengepreßt wird, ſo daß es auch nicht auf dieſem Wege Luft einziehen kann (Fig. 512).

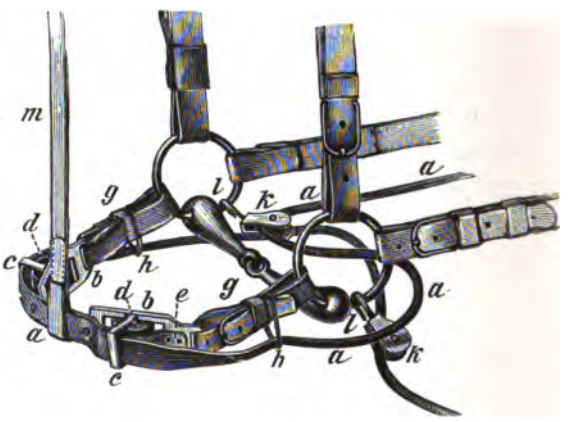
Wie man ſieht, iſt die „Durchgänger-Halfter“ etwas komplizirter Beſchaffenheit. Außerdem leidet dieſelbe an dem Übelſtande, daß ſie, als ein weithin ſichtbares, wenig kleidſames Appendix zu dem gewöhnlichen Zaume, von niemanden

Fig. 510.



Sicherheits-Apparat gegen das Durchgehen der Pferde.

Fig. 511.



Schwediſche Durchgängerhalfter (Skengrimma).

in Gebrauch genommen werden dürfte, dem es widerſtrebt, aller Welt vorzudemonſtriren: „Achtung, mein Gaul iſt ein Durchgänger!“

Aus allen dieſen Gründen würde ich, falls ich geneigt wäre, überhaupt zu ähnlichen Mitteln zu greifen, vermutlich dem „Safety Bit“ den Vorzug einräumen. Dies iſt jedoch mehr Geſchmacksſache, denn wirkſam, alſo zweckentſprechend, ſind zweifellos alle drei hier geſchilderten Apparate, wie denn auch die Idee, dem Durchgehen durch Entziehung des zum Laufen unentbehrlichen Dampfes ein Ende zu machen, eine eminent praktiſche genannt werden muß. Allerdings werden die Tierärzte noch zu entſcheiden haben, ob eine ſolche plötzliche Unterdrückung der Luftzirkulation in Fällen, wo das Durchgehen durch Kongeſtionen veranlaßt wurde, nicht möglicherweiſe mit ernſten Gefahren für das Leben des betreffenden Tieres verknüpft ſein kann.

Eine neuere Erfindung auf dem hier besprochenen Gebiete ist schließlich noch die von dem bekannten österreichischen Regimentsarzt Dr. Weiser konstruirte „Rettungs- und Sicherheitsvorrichtung gegen Wagen- und Straßenunfälle durch Scheuwerden der Pferde."

Fig. 512.

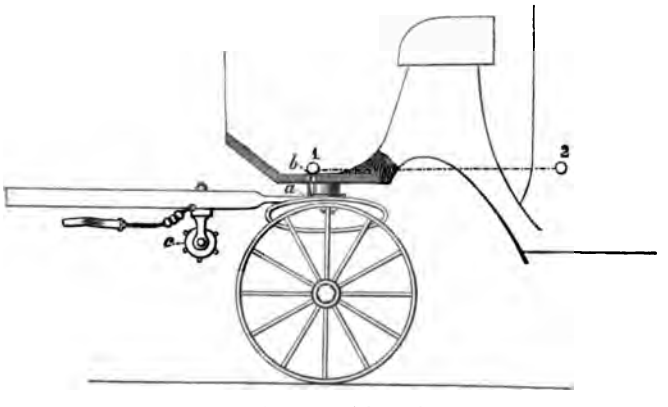
Nach den Angaben des Erfinders verfolgt die in Rede stehende Erfindung einen doppelten Zweck, nämlich:

1) Als Rettungsapparat das Leben der Wageninsaßen, sowie des Kutschers außer Gefahr zu bringen, und 2) als Sicherheitsvorrichtung das Vorkommen von Straßenunfällen durch die scheugewordenen Pferde selbst zu verhüten.

Zur Erreichung des Rettungszweckes werden zunächst das „Gespann" (Deichsel, Tritteln und Sprengwage) zu einem selbständigen Ganzen verbunden.

In Fig. 513 ist das „Gespann" mit dem Vordergestelle des Wagens in Seitenansicht dargestellt.

Fig. 513.



Dr. Weiser's Sicherheitsvorrichtung.

Das hintere Deichselende ist so konstruirt, daß es unterhalb des Kutschbockes und oberhalb des Vordergestelles in eine an den gewöhnlichen Wagen „Arm" genannte Vorrichtung beweglich eingelassen werden kann.

Zur Herstellung einer fixen Verbindung des „Gespannes" mit dem Wagen,

dient an dieser Stelle ein gleichfalls frei beweglicher Hemmnagel, Reibnagel oder Bolzen. Dieser Bolzen, Fig. 513 a, steht mit einer Auslösungsvorrichtung, d. h. mit einer zweiarmigen Rettungsleine oder Kette in Verbindung.

Der eine, erste Arm der Rettungsleine Fig. 513 b, welcher auch ganz oder zu einem Teile durch eine metallene Kette ersetzt werden kann, steht einerseits mit dem Kopfe des Bolzens in fester Verbindung und endigt anderseits auf dem Fußbrette des Kutschbockes — welches zu diesem Behufe eigens mit einer Öffnung zum Durchlassen der Leine versehen ist — in eine Schlinge oder einen metallenen Ring 1, welche oder welcher bestimmt ist, dem Kutscher im kritischen Augenblicke als Handhabe zum Herausziehen des Bolzens zu dienen.

Von diesem Ringe, dem Rettungsringe 1, geht der zweite Arm oder Teil der Rettungsleine durch eine zweite Öffnung im Fußbrette des Kutschbockes an die vordere Seite des Wagenkastens, passirt dieselbe durch eine hier angebrachte Öffnung und endigt daselbst gleichfalls in einen Ring, den Rettungsring 2. Bei den Aus- und Eintrittsöffnungen kann die Leine über kleine Rollen geführt werden.

Die Rettungsleine ist ihrer Länge nach so bemessen, daß jeder ihrer beiden Arme sich im Zustande mäßiger Spannung befindet.

Die Trennung des „Gespannes" von dem Wagen geschieht in prompter Weise durch einen Zug oder plötzlichen Ruck an einem der beiden Arme der Rettungsleine, wodurch der Bolzen plötzlich aus seiner Lage gehoben wird.

Die Bolzenverbindung des „Gespannes" mit dem Wagen kann entweder vom Kutscher durch Benützung des Rettungsringes 1, oder falls derselbe aus irgend einem Grunde zur Zeit der Gefahr nicht auf seinem Platze wäre, von den Wageninsaßen selbst durch Benützung des Rettungsrings 2 ausgelöst werden.

Zur leichteren Aushebung des Bolzens kann derselbe konisch — mit der Spitze nach unten — geformt sein, in welchem Falle einer Feder- oder sonstigen Hemmvorrichtung die Aufgabe zufällt, das Herausspringen des Nagels während der Fahrt zu verhindern.

Das Lager des Bolzens kann in Verbindung stehen mit einer Schmierbüchse, welche für selbstthätige Einfettung desselben sorgt.

Ist der Bolzen, wie bei den meisten Wagen neuerer Konstruktion in horizontaler Richtung (von rechts nach links) durch das hintere Deichselende und die Gabel durchgesteckt, so erleidet der Verlauf des ersten Armes der Rettungsleine insofern eine Abänderung, als derselbe durch Vermittlung von 2—3 kleinen Übertragungsrollen oder Rädchen aus der senkrechten (vom Ringe 1) in die horizontale Richtung zum Nagel gebracht wird. Diese Übertragungsrollen werden unterhalb des Kutschbockes an hierzu passenden Stellen angebracht.

Sobald die Trennung zwischen den Pferden und dem Wagen erfolgt ist, muß eine Bremsvorrichtung in Aktion treten, welcher die Aufgabe zufällt, die eine kurze Zeit nach der Trennung noch anhaltende Eigenfortbewegung des Wagens rasch zum Stillstand zu bringen.

Die zweite Hauptaufgabe, Verhütung weiterer Straßenunfälle durch Hemmung des Laufes der dahinrasenden Pferde, fällt einer Sicherheitsvorrichtung, und zwar in erster Linie, einem zu diesem Zwecke eigens konstruirten, selbstthätigen Sicher-

Fig. 514.

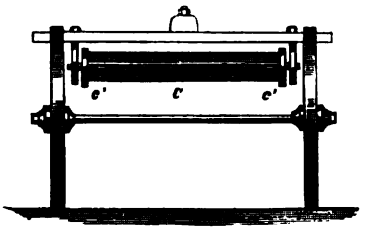
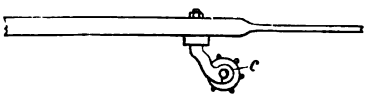


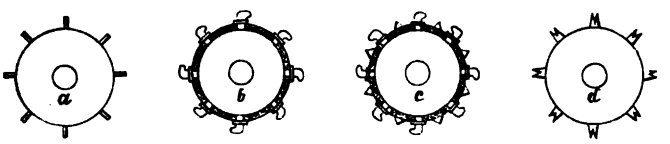
Fig. 515.



Sicherheitscylinder.

heitscylinder, c zu, welcher dieser seiner Aufgabe teils in Verbindung mit eigenen Reserve- oder Sicherheitsleitseilen, teils auch mit Unterstützung der gewöhnlichen Zügel gerecht wird.

Fig. 516.



Fangvorrichtungen am Sicherheitscylinder.

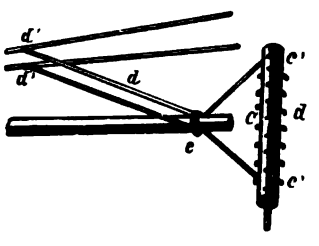
Der Sicherheitscylinder, in den Fig. 514 u. 515 in Seiten- und Hinteransicht gezeigt, ist ein voller oder hohler Cylinder von Holz oder Metall, beiläufig 1 m lang und 10 cm im Durchmesser, auf seiner Oberfläche (Mantelfläche) mit einer Konstruktion von künstlichen Unebenheiten und Fangvorrichtungen: als Riffelungen, kurzen Pyramiden, Warzen, Stiften, Haken, zweispitzigen oder geschränkten Zähnen (Fig. 516 a, b, c, d u. dgl. versehen, und circa 25 cm einwärts von seinen beiden Enden von je einem Schlitze oder Kanal Fig. 517 c' durchbrochen, welche Schlitze entsprechend der Breite und Dicke der Zügel dimensionirt sind.

Der Sicherheitscylinder ist am besten unten und zugleich etwas rückwärts der Sprengwage anzubringen, wie in Fig. 515 in der Seitenansicht dargestellt, und zwar so, daß er von derselben einerseits an seiner Rotirung nicht gehindert wird,

andererseits zwischen seiner Oberfläche und der Sprengwage noch hinreichender Raum frei bleibt, für die Aufwickelung der Zügel.

Die Schlitze des Sicherheitscylinders dienen zur Aufnahme der hinteren Enden der sog. Reserve- oder Sicherheitsleitseile (Fig. 517 d), welche — je einer per Pferd — von den Vereinigungs- (Kreuzungs- oder Knoten-) Punkten d' der gewöhnlichen Fahrzügel beiläufig von der Mitte der Pferderückenhöhe abzweigend, in mäßiger Spannung durch einen am hinteren Drittel der Deichsel angebrachten, metallenen Sammelring c zum Sicherheitscylinder geführt werden, durch dessen Schlitze nur je ein Ende eines Sicherheitszügels hindurchgezogen wird.

Fig. 517.



Sicherheitsleitseile.

Die durchgeführten Enden werden hierauf fest zusammengeschnallt, so daß sie den zwischen beiden Schlitzen befindlichen Körper des Cylinders wischen sich fassen.

Ist nun die Trennung zwischen den Pferden und dem Wagen auf die eingangs beschriebene Weise erfolgt, so tritt der jetzt auf dem Boden geschleifte Sicherheitscylinder sofort in Aktion, wickelt durch seine Rotation die Sicherheitszügel schnellstens auf, und übt solcher Art einen so bedeutenden Zug und Druck auf das Gebiß der Pferde aus, daß dieselben hierdurch in kürzester Zeit zum Stehen gebracht werden. Dieser Zug oder Druck auf das Pferdegebiß macht sich sofort geltend, sobald durch einige wenige Rotirungen des Cylinders die Sicherheitsleitseile bis zur größten Straffheit gespannt werden, steigert sich aber noch, und zwar in gleichem Verhältnisse zur Geschwindigkeit und Dauer des Laufes der Pferde, da von dem Momente an, als durch die völlige straffe Spannung der Sicherheitsleitseile der Cylinder in seinem Rotationsbestreben gehemmt ist, die noch weiter auf den Sicherheitscylinder einwirkende (Reibung + Geschwindigkeit) sich nun in übertragener Form als vermehrter Zug oder Druck auf das Pferdegebiß äußert.

Sehr bedeutend unterstützt wird diese Wirkung auch noch seitens der Fahrzügel, welche von dem Kutscher im gefahrdrohenden Augenblicke unmittelbar vor Anwendung der Rettungsleine über die Sprengwage herabgeworfen, von den Fangvorrichtungen auf der Cylinderoberfläche erfaßt und nun gleichfalls aufgerollt und bis zur völligen Straffheit verkürzt werden.

Um zu verhüten, daß der Sicherheitscylinder auf dem Boden nur geschleift werde, und um dessen Rotationsbewegung noch sicherer zu stellen, leisten die weiter oben beschriebenen Unebenheiten der Cylindermantelfläche gleichfalls ihre guten Dienste.

Die Sicherheitsleitseile haben den Zweck, unter allen Umständen auch dann den Erfolg sicher zu stellen, wenn allenfalls der Kutscher zur Zeit der Gefahr nicht auf seinem Platze oder nicht imstande wäre, das Herabwerfen der Fahrzügel in der richtigen Weise zu besorgen, oder schließlich die Fahrzügel selbst durch irgend einen Zufall außerhalb des Wirkungsbereiches des Sicherheitscylinders kämen, (siehe „Illustrirtes Oesterreichisch-Ungarisches Patent-Blatt" Nr. 138, 1886).

So weit liest sich die Beschreibung des Weiser'schen Apparates recht hübsch und thatsächlich hat sich derselbe auch an dem in kleinem Maßstabe ausgeführten Modelle sehr gut bewährt.* Es fragt sich also nur, wie die mit einem lebenden Gespanne vorzunehmenden Versuche ausfallen würden. Diesen Versuchen ist mit um so größerem Interesse entgegenzusehen, als der Sicherheitscylinder eine ganz neue Idee auf dem in Rede stehenden Gebiete repräsentirt, und jede sog. Sicherheits-Vorrichtung, welche die durchgegangenen Pferde vom Wagen trennt, ohne gleichzeitig erstere zum Stehen zu bringen, ernste Bedenken wachrufen muß.

Da es jedoch eine nicht wegzuleugnende Thatsache ist, daß wie immer geartete Sicherheitsapparate nur ausnahmsweise zur Verfügung des fahrenden Publikums stehen werden, kann ich nicht umhin, nochmals zu betonen, daß eine weiche Hand beim Kutscher den sichersten Schutz gegen das Durchgehen der Pferde bietet. Sind die Pferde aber einmal auf- und davongegangen, so möge sich der Kutscher wohl vor Augen halten, daß er, auch wenn er ein zweiter Herkules wäre, nichts, gar nichts, von der Kraft seiner Fäuste zu erwarten hat. Im Gegenteil, je straffer er die Zügel anzieht, desto gefühlloser werden die Pferde. Nur durch ein sorgfältig abgepaßtes Nachgeben und Anziehen kann das Gefühl im Maul der Pferde wieder wach gerufen werden. Dies berücksichtige der Kutscher, so lange noch Hoffnung vorhanden ist, einer Katastrophe zu entgehen. Es bleibt ihm ja meistens noch der letzte Ausweg, die Tiere gerade auf eine Mauer, ein Thor oder ähnliches Hindernis losstürmen zu lassen. Dabei werden zwar aller Wahrscheinlichkeit nach die Pferde daraufgehen, aber beachten die Fahrenden nur, sich in der Erwartung des gewaltigen Anpralls gut festzuhalten, so können sie mit heiler Haut davon kommen.

Nahe verwandt mit den Durchgehern sind solche Pferde, welche Hartmäuligkeit im Geschirr zeigen.

Sind die Pferde jung, kräftig und edel, so geschieht es leicht, daß sie in schnelleren Gangarten heftiger werden, als dem Kutscher lieb sein kann; sollten sie aber außerdem ungenügend abgerichtet sein und starke, fleischige Laden mit

* Die Anbringung genannter Vorrichtung an Wagen neuerer Konstruktion soll nach Aussage von Sachverständigen nicht höher kommen als beiläufig auf 40 fl. Östr. Währ. per Wagen.

auf den Lebensweg erhalten haben, so können sie auch einem geschickten Kutscher viel zu schaffen machen.

Eine Verschärfung der Zäumung würde unter solchen Umständen das Übel nur verschlimmern; überhaupt macht jede stärkere Zügelwirkung das Maul des Pferdes nur noch unempfindlicher, und ist es einmal dahin gekommen, reichen selbst wiederholte Paraden nicht aus. Die Lenkung wird je länger je schwieriger, ja sie kann sogar geradezu gefährlich werden, wenn der Kutscher z. B. gerade in dem Moment, wo er sich mit vieler Mühe seine Pferde wieder weich und handgerecht gemacht hat, gezwungen wird, plötzlich zu pariren. Die Hartmäuligkeit der Pferde geht dann häufig so weit, daß sie den Wagen zeitweise faktisch an den Zügeln und nicht an der Deichsel und mit den Strängen ziehen. Daß der Kutscher in solchen Fällen allmählich im Arme erlahmen muß, liegt auf der Hand. Außerdem aber geht hierbei jene Ruhe und Harmonie in der Zügelführung verloren, welche dem Fahrenden die beste Sicherheit gegen das Durchgehen der Pferde bietet.

Fig. 518.

Easton's Schleifzügel.

Zum Glück gibt es außer der auf Seite 447 beschriebenen „franco-amerikanischen Zäumung", drei Mittel, die, mit Takt und Umsicht angewendet, das Fahren hartmäuliger Pferde in hohem Grade erleichtern. Ich meine Easton's Schleifzügel (Fig. 518), den Bucephalusnasenriemen und den Sicherheitszügel.

Mit Easton's Schleifzügel läßt sich jeder Puller halten, aber — wie ich ausdrücklich hervorheben muß — nicht kuriren. Die Wirkung dieses Zügels liegt eben hauptsächlich darin, daß er dem Fahrer eine nahezu unwiderstehliche Kraft verleiht. Indessen soll nicht bestritten werden, daß er außerdem geeignet erscheint, den beim Fahren von hartmäuligen Pferden besonders schädlichen Einfluß einer harten Hand bis zu einem gewissen Grade zu neutralisiren.

Was dagegen den Bucephalusnasenriemen betrifft, liegt sein Vorzug darin, daß er bei jedem Zügelanzug wie ein Kappzaum wirkt. Die Konstruktion ist sehr einfach. An die von dem breiten Mittelpunkte des Nasenriemens gleich weit entfernten Enden desselben, deren Länge sich nach der Stärke des Pferdekopfes richtet,

wird ein Stück leichte Kinnkette angenäht. Der Riemen ist dann dem Pferde so aufzulegen, daß sich die Enden in der Kinnkettengrube kreuzen und auf beiden Seiten in die Kinnkettenhaken eingehakt werden, was zur Folge hat, daß jeder Anzug auf das Nasenbein einwirkt. Daß die Kinnkette vorher entfernt wird, braucht wohl kaum erwähnt zu werden. Der Nasenriemen muß stets so fest geschnallt werden, daß die Stange nicht durchfällt, andererseits aber auch nicht stroßt. Um dies zu ermöglichen, ist derselbe auf der Seite mit Schnalle und Strippe versehen, so daß er kürzer oder länger geschnallt werden kann. Will man die Wirkung des Nasenriemens noch mehr verschärfen, so kann man in dem breiteren, über dem Nasenbein liegenden Teil desselben einen schwachen Eisenbügel einnähen; auch kann man die Kinnkettenhaken an der Kandare fortlassen, dagegen an die Enden des Nasenriemens kleine Karabinerhaken anbringen und direkt in die oberen Ösen der Kandare einhaken.

Während der ersten Zeit darf der Nasenriemen nicht allzu fest geschnallt werden. Aber auch später hat der Kutscher mit Sorgfalt darauf zu achten, alle Hilfen mit leichter Hand, gleichsam spielend, zu geben, denn der Zweck des Nasenriemens ist ja gerade, härtere Mittel überflüssig zu machen. Hochwächter hat ganz recht, wenn er denselben mit einem scharfen Rasirmesser vergleicht. Von der Hand des geübten Bartkünstlers geführt, gestaltet dieses das Rasiren zum Genuß, in der harten Faust wird es ein Marterwerkzeug.

Ein zweites ausgezeichnetes Hilfsmittel für den Kutscher ist der sog. Sicherheitszügel.

Bei Anwendung dieses Zügels werden die Kreuzzügel der eigentlichen Fahrleinen in die obersten Ringe des Gebisses, oder noch besser in die Aufsatztrense eingeschnallt. Die Sicherheitszügel selbst haben keine Kreuzleinen, sondern werden vermittelst ihrer kleinen gabelförmigen Enden in die unteren Ringe des Gebisses eingeschnallt. Man kann also diese Zügel nicht dazu gebrauchen, um nach rechts oder links zu wenden, wohl aber ermöglichen sie, mit Erfolg auf jedes einzelne Pferd direkt nach vorn oder rückwärts einzuwirken, die Bewegungen zu moderiren und das starke Gehen in die Hand zu verhüten.

Mit den Trensenzügeln, auf welche sich die Pferde ohne Nachteil anlehnen können, wird vom Kutscher gelenkt. Sollte diese Anlehnung indessen zu stark werden, so wird sich der Kutscher der zweiten Zügel zu bedienen haben, um den Gang der Pferde zu mäßigen und zu regeln. Diese Hilfe darf jedoch nur momentan und den Umständen angemessen gegeben werden. Die Pferde werden dann ohne Anstand auf der Trense geführt werden können, weil sie die Wirkung der Kandare um so mehr respektiren lernen, je seltener dieselbe in Anwendung gebracht

wird. Durch einen richtigen Gebrauch dieses Hilfszügels ergeben sich beim Kutschiren außerordentliche Vorteile hinsichtlich der Sicherheit der Fahrenden und der Schonung der Pferde. Junge Kutscher werden jedenfalls gut thun, sich in der Führung dieser vier Zügel zu üben. Sie erlangen dadurch eine gewisse Geschicklichkeit in der Handhabung ihrer Zügel und bereiten sich gleichzeitig auf das Fahren mit vier Pferden vor, indem sie genötigt werden, ihre Finger gewandt zu gebrauchen.

Die hier in Rede stehenden vier Zügel werden nicht wie Zügel eines Viererzuges in die Hand genommen. Die zwei Zügel, welche an den Trensen angeschnallt sind und zum Lenken benützt werden, kommen auf den Zeige- und auf den Mittelfinger der linken Hand; die Sicherheitszügel werden auf den vierten und auf den kleinen Finger derselben Hand gelegt (Fig. 477). Letztere sind gewöhnlich etwas schmäler, laufen unter den Trensenzügeln durch und werden durch eine kleine lederne Schlaufe mit denselben zusammengehalten. Die rechte Hand dient dazu, die gewöhnlichen Wechsel und das Verkürzen der Zügel vorzunehmen. Die beiden Sicherheitszügel verbleiben immer in der linken Hand, wo sie im Bedarfsfalle vom Kutscher entweder einer nach dem andern, oder beide zugleich von der linken Hand, oder auch durch Kurznehmen von hinten, mit der rechten Hand verkürzt werden. Sobald die Pferde so hart in die Hand gehen, daß die Anwendung der Kandare notwendig wird, legt sich die rechte Hand auf die Sicherheitszügel und läßt dieselben entweder beide gleichzeitig einwirken, oder nimmt sie auch nur den Zügel desjenigen Pferdes vor, welches zu eifrig ins Zeug geht.

Der Gebrauch von vier Zügeln für nur ein Pferd unterscheidet sich von dem soeben geschilderten lediglich darin, daß es faktisch zwei Paar Leinen sind, deren man sich im letzteren Falle bedient, und daß die Sicherheitszügel einzeln rechts und links unten am Gebiß angeschnallt werden. Im übrigen bleibt die Führung ganz dieselbe. (Siehe Montigny, „Manuel des Piqueurs, Cochers, Grooms et Palefreniers“).

Die Erfahrung lehrt, daß diese Zügelführung mit Aufwendung einigen Fleißes in 4—5 Tagen erlernt werden kann. Der Anfänger hat jedoch hierbei zu beachten, daß man auch beim Gebrauch der Sicherheitszügel auf eine richtige Kopfstellung bei den Pferden hinarbeiten muß. Pferde, welche den Kopf gegen die Brust senken, wenn sie hart in die Hand gehen, müssen also mit kürzeren Aufsatzzügeln gefahren werden; wohingegen man solchen, die ihre Nase hoch tragen, einen Sprungzügel auflegt.

Schließlich wäre noch die sogenannte elastische Leinenführung (Fig. 519) zu erwähnen, die es ermöglicht, jedes der beiden Gebisse, Trense und Kandare abwechselnd und zwar genau nach Bedarf wirken zu lassen. Wie aus der beige-

fügten Abbildung dieser Leinenführung zu entnehmen, zweigt sich von dem in die Kandare k führenden Hauptzügel h ein aus elastischem Material hergestellter Nebenzügel n nach der Trense t hin. Dieser elastische Nebenzügel n ist mit dem Hauptzügel h derart verknüpft, daß ersterer im zusammengezogenen Zustande etwas kürzer als der Hauptzügel h ist, und dieser also schlaff in der Kandare hängt. Wenn aber durch die Einwirkung der Kutscherhand der Nebenzügel n eine gewisse Ausdehnung angenommen hat, so tritt der die Kandare führende Hauptzügel h in Wirksamkeit. Der Nebenzügel n ist in dem Hauptzügel h beliebig länger oder kürzer zu verknüpfen, so daß der Kutscher je nach der Kraft seines Armes und je nach dem Temperament seiner Pferde die Zügel reguliren kann. Die Pferde werden aber sehr bald lernen, daß sie ein gewisses Maß von Kraft gegen die Zügel nicht überschreiten dürfen, wenn sie der ihnen so unangenehmen Einwirkung der Kandare, bezw. Kinnkette, entgehen wollen. Durch den elastischen Nebenzügel wird also nicht nur die den meisten Kutschern mangelnde weiche Zügelhand teilweise ersetzt, sondern es tritt auch die Kandare erst dann in Wirksamkeit, wenn sich das Gespann mit einem Druck auf die Zügel legt, welcher dem Kutscher auf die Dauer lästig werden würde.

Fig. 519.

Elastische Leinenführung.

Als sicheres Mittel gegen die bei manchem Pferde hervortretende üble Angewohnheit, gegen die Deichsel zu drängen, wird vielfach empfohlen, das drängende Pferd bald links bald rechts gehen zu lassen. Nun will ich zwar nicht bestreiten, daß dieses Mittel bisweilen von Nutzen sein kann, aber andererseits kann ich auch nicht verschweigen, daß mich dasselbe sehr oft im Stich gelassen. Es gibt nämlich Pferde, die das Drängen auf jeder Seite der Deichsel fertig bringen. Unser alter Ratgeber, Harry Hieover, äußert sich folgendermaßen hierüber: „Ich würde dem Leser anraten, jedes Pferd, das mit dieser üblen Angewohnheit behaftet ist, schleunigst wegzugeben. Nichtsdestoweniger ist es mir gelungen, dieselbe einem meiner Pferde auszutreiben. Das von mir angewendete Mittel war sehr einfach. Ich ließ von einem Brette ein Stück in der Breite von 25 cm absägen, und befestigte dasselbe an der rechten Seite der Deichsel genau an dem

Punkt, der von dem drängenden Pferde am nachdrücklichsten berührt werden mußte. Auf der gegen das Pferd gewendeten Seite des Brettes ließ ich Dornenreisig festnageln, welches so kurz geschnitten wurde, daß es nur 8 cm vom Holze abstand. Darauf wurde das Pferd vorgespannt, wobei ich sowohl den Widerhalter als den Kreuzzügel desselben um ein Loch verlängerte, so daß das Tier bei richtiger Haltung nicht mit der Deichsel in Berührung zu kommen brauchte. Bei der nun folgenden Fahrt sorgte ich dafür, daß alle Wendungen rechts herum genommen werden mußten. Es dauerte nicht lange, bevor das Pferd wie gewöhnlich gegen die Deichsel zu drängen begann; aber kaum hatten die Dornen ihre Schuldigkeit gethan, so fuhr der Gaul zur Seite, als ob ihn die Tarantel gestochen. Die Wirkung war jedoch selbstverständlich nur eine vorübergehende, und nachdem der erste Schreck in Vergessenheit geraten, erlebten wir einen zweiten Versuch, der natürlich dasselbe Resultat hatte. Ich vermute, daß die erneuerte Bekanntschaft mit den Dornen tiefere Spuren hinterließ, denn nun verfloß eine geraume Zeit, bevor der Gaul zum drittenmale der Versuchung zum Opfer fiel. Auf der Nachhausefahrt nahm er sich dann ängstlich in Acht, der Deichsel zu nahe zu kommen. Obwohl dies als ein guter Anfang bezeichnet werden muß, gab ich mich doch keinen Augenblick der Illusion hin, daß das Pferd schon kurirt wäre, sondern ließ die mit so schönem Erfolg begonnene Kur Tag für Tag ihren Fortgang nehmen. Nach Verlauf von zehn Tagen hatte ich meinen Zweck erreicht. Es war geradezu spaßhaft anzusehen, wie das Pferd zur Seite fuhr, wenn es sich einmal vergaß und der Deichsel zu nahe kam."

Pferde, welche von der Deichsel abdrängen, werden am sichersten durch häufiges Umspannen auf die andere Seite kurirt. Dies muß aber geschehen, bevor die üble Angewohnheit zu tiefe Wurzeln geschlagen. Zu erwähnen wäre noch, daß die Peitschenhilfen in diesen Fällen nur dann von Erfolg begleitet sein können, wenn sie mit sorgfältigster Berücksichtigung des angestrebten Zweckes gegeben werden. Dieselben werden also ohne strafend zu wirken, die Rippen des Pferdes zu treffen haben — die inneren, wenn das Pferd gegen die Deichsel drängt, die äußeren, wenn es von der Deichsel abdrängt.

Scheue Pferde sind nie angenehm vor dem Wagen, können aber auch Anlaß zu ernsten Unglücksfällen geben. Das Scheuen wird meistens durch anormale Beschaffenheit der Sehkraft, nervöse Ängstlichkeit und Stallmut verursacht. Was die erstgenannte dieser Ursachen betrifft, ist dieselbe weit allgemeiner als gewöhnlich angenommen wird. Es braucht indessen nicht gerade Kurzsichtigkeit zu sein, was das mit fehlerhaften Augen behaftete Pferd zum Scheuen veranlaßt, sondern kann die Ursache auch darin liegen, daß die Gegenstände dem Tiere in

einer anderen, als der wirklichen Form erscheinen. Wir wollen einen Augenblick annehmen, daß wir es mit einem solchen Pferde zu thun haben. Die Augen des Tieres scheinen vollkommen gesund und normal zu sein; dessenungeachtet legt dasselbe ein Benehmen an den Tag, aus welchem wir schließen müssen, daß dessen Sehkraft in irgend einer Beziehung gestört ist. Einige Beispiele werden dies näher erklären.

Wenn wir während der Fahrt einem Bären mit einem Affen auf dem Rücken oder einem blitzschnell dahinrollenden Bycicle begegnen, so ist dem Pferde ein scheuer Seitensprung nicht übel zu nehmen; sollte aber das Pferd auch bei dem Anblicke eines Bauern, der eine Kuh vor sich hertreibt, außer sich vor Schrecken geraten, so haben wir Veranlassung, zu befürchten, daß irgend ein Fehler in der Sehkraft das Pferd dazu gebracht, vor einer so alltäglichen Erscheinung zu scheuen. Oder — wir sehen ein Pferd, das sich einem größeren weißen Stein nähert, schon von weitem Angst vor demselben an den Tag legen, während ein anderes Pferd erst dann scheut, wenn es den Stein dicht vor sich hat. Diese Verschiedenartigkeit in dem Benehmen der beiden Pferde kann nicht anders erklärt werden, als daß das eine Tier bereits in der Entfernung etwas außergewöhnliches, entsetzliches in dem weißen Stein erblickte, wohingegen das andere infolge von Kurzsichtigkeit den Stein erst im letzten Augenblicke zu Gesicht bekam. Die eine oder die andere dieser Störungen der normalen Sehkraft zu kuriren, ist natürlich ein Ding der Unmöglichkeit, denn es ist uns leider nicht gegeben, die Ursache derselben zu beseitigen. Von ungefähr zehn Jahren wurde zwar in den Fachblättern mitgeteilt, daß ein Sattler in Mecklenburg Brillen für Pferde konstruirt habe, aber da seitdem nichts mehr über diese merkwürdige Erfindung verlautbart worden ist, darf wohl angenommen werden, daß sich dieselbe keines besonderen Erfolges zu erfreuen gehabt hat. Dagegen dürfte die in Fig. 504 und 505 dargestellte Augenblende auch für scheue Pferde mit Nutzen zu verwenden sein. Derselbe Zweck wird auch vermittelst einer von A. Simis erfundenen und in Amerika patentirten Leine erreicht, die mitten an der vorderen Kante der Scheuleder befestigt, zu dem Stirnriemen hinaufgeht und von dort über einer zwischen den Ohren des Pferdes befindlichen Walze oder Rolle zur Hand des Kutschers geleitet wird. Zieht nun der Kutscher an dieser Leine, so legen sich die Scheuleder so dicht an die Augen des Pferdes, daß dasselbe den Gegenstand seiner Furcht nicht länger sehen kann. Leider müssen alle Schutzvorrichtungen ähnlicher Art, um vollkommene Sicherheit zu gewähren, in Wirksamkeit gesetzt werden, bevor das Pferd den furchterregenden Gegenstand zu Gesicht bekommen. Der Kutscher muß also einerseits stets genau wissen, was erschreckend auf sein Pferd einwirkt, und andererseits ohne Rast nach solchen Gegen-

ständen auslugen, um die Sicherheitsleine im rechten Moment anziehen zu können. Meiner Ansicht nach ist es deshalb praktischer, kurz- oder weitsichtige Pferde mit eigens zu diesem Zwecke konstruirten Scheuledern zu fahren. Sollten z. B. die Pferde vorzugsweise vor hochstehenden Gegenständen scheuen, so würden die Scheuleder so einzurichten sein, daß die Tiere unmöglich über dieselben hinwegsehen können, wohingegen man ein Pferd, das hauptsächlich durch Steine, Flecke am Boden u. s. w. beunruhigt wird, vermittelst eines von der unteren Kante des Scheuleders abstehenden, nach einwärts gerichteten Lederstreifens, daran verhindern kann, abwärts zu sehen. Es ließe sich jedoch noch ein dritter Fall denken, nämlich daß das Pferd besondere Furcht vor Gegenständen an den Tag legte, welche sich in gleicher Höhe mit dessen Augen befinden. Gegen diese Form des Scheuseins empfiehlt es sich, die vorderen Kanten der Scheuleder durch eine Lederscheibe zu verbinden. Das Pferd sieht dann nur den Himmel und den Boden.

Bei dieser Erwähnung der Scheuleder kann ich nicht umhin, nochmals an die Notwendigkeit einer richtigen Befestigung derselben zu erinnern. Sitzen die Scheuleder entweder zu hoch oder zu niedrig, sind sie zu klein, stehen sie zu dicht an oder zu weit ab, so ist nicht nur gar kein praktischer Nutzen von ihnen zu erwarten, sondern können sie sogar direkte Veranlassung dazu geben, daß das Pferd Gespenster am hellen Tage sieht.

Zu den Ursachen, welche das Scheuen hervorrufen, erwähnte ich auch nervöse Ängstlichkeit. Diese macht sich am meisten bemerkbar, wenn das Pferd ein ungewöhnliches Geräusch vernimmt, ohne sehen zu können, wodurch dasselbe verursacht wird. Ich besaß z. B. während meiner Dienstleistung in der österreichischen Armee ein Reitpferd, das ganz außer sich geriet, wenn ich vor der Regimentsmusik ritt, wohingegen es wie ein Lamm ging, wenn ich der „Banda" den Vortritt überließ. Jeder Fachmann wird außerdem die Erfahrung gemacht haben, daß manche Pferde es nicht vertragen, einen Wagen hinter sich zu hören, sich aber sofort beruhigen, wenn derselbe vorbeigekommen ist. Ein schlauer Engländer nahm diese Erfahrung zum Anlaß, seinen mit unangenehm empfindlichen Hörorganen ausgerüsteten Pferden Watte in die Ohren zu stopfen, und — wie unglaublich dies auch klingen möge — das Experiment gelang über Erwarten. Die vordem so nervösen Pferde nahmen keine Notiz mehr von dem Straßenlärm.

Daß Pferde, welchen jedes heftigere oder ungewöhnlichere Geräusch Schreck einjagt, gefährlicher sein müssen als solche, welche nur vor dem, was sie sehen oder zu sehen glauben, scheuen, liegt auf der Hand. Wir können nämlich die nötigen Vorsichtsmaßregeln ergreifen, sobald wir von Weitem einen Gegenstand erblicken, der geeignet erscheint, unsern Pferden Furcht einzuflößen; zu verhindern, daß ein

Trommelwirbel, ein Schuß, das Pfeifen einer Lokomotive, ein rasselnder Frachtwagen, ein plötzlich auftauchender Radfahrer oder dgl. die Pferde im Nu außer Rand und Band bringt, steht dagegen nicht in unserer Macht. Ein nervöses Pferd ist deshalb auch stets als sehr unzuverlässig zu betrachten.

Was schließlich das in überströmendem Stallmut wurzelnde Scheuen betrifft, so läßt sich dasselbe glücklicherweise durch regelmäßige, dem Temperament und der Kondition der Pferde entsprechende Arbeit sicher und dauernd beseitigen. Lassen wir aber edle und kräftige Pferde Tag aus und Tag ein unthätig im Stalle stehen, so dürfen wir uns nicht wundern, wenn sie, endlich ins Freie gelangt, das Leben von der munteren Seite auffassen.

Zu guter Letzt noch ein Rat: Möge niemand sich beikommen lassen, ein scheuendes Pferd zu bestrafen. Wurde das Pferd durch einen Irrtum seiner Augen dazu veranlaßt zu stutzen, oder einen Seitensprung zu machen, so ließe sich auf die Strafe das bekannte, geflügelte Wort anwenden: „Dies ist schlimmer als ein Verbrechen, es ist eine Dummheit“. Durch die Strafe wird das Pferd wahrlich nicht beruhigt; im Gegenteil es wird sich dieselbe tief ins Gedächtnis einprägen und vor Angst aus der Haut fahren, wenn es ein andermal denselben Gegenstand vor sich auftauchen sieht. Ganz ebenso verhält es sich, wenn ein Pferd infolge nervöser Reizbarkeit oder Übermut scheut. Strafe würde die Unruhe nur vermehren. Unbedingt zu verwerfen ist auch die beliebte Methode, das Pferd mit Gewalt an den furchterregenden Gegenstand heranzutreiben, denn erstens gibt dies stets Veranlassung zu einem mehr oder weniger nervenerschütternden Kampf zwischen dem Kutscher und den Pferden, und zweitens unterlassen die Pferde es selten, den in ihren Augen gefährlichen Platz mit besonderer Schnelligkeit zu verlassen, sobald sie dem Kutscher die Hand forciren können. Daß eine solche Lektion nicht geeignet sein kann, dem Pferde die Einsicht beizubringen, daß es unrecht gehabt, ist selbstverständlich. Ein geschickter Kutscher wird in solchen Fällen ganz anders verfahren. Sowie das Pferd durch das lebhafte Spitzen und Zurücklegen seiner Ohren zu erkennen gegeben, daß es Furcht hat, parirt er dasselbe und läßt es den Gegenstand seines Schreckens ruhig betrachten. Merkt nun das Tier, daß keine Gefahr im Verzug ist, wird es sich bald dazu bewegen lassen, einen Schritt vorwärts zu gehen, und dann noch einen und wieder einen und so fort, bis es knapp vor dem fatalen Gegenstand angelangt ist. Dort darf es dann, während der Kutscher ihm beruhigend zuredet, ruhig stehen, schauen und schnüffeln, bis es jede Spur von Furcht überwunden hat. Darauf wird in größter Ruhe weitergefahren, als ob gar nichts passirt wäre.

Pferde welche, gleichviel aus welcher Ursache, häufig stolpern, müssen stets

mit kräftiger Anlehnung ans Gebiß und gut versammelt geführt werden, so daß sie sich genötigt sehen, die Hinterfüße ordentlich unter den Leib zu setzen. Wie dem durch fehlerhaften Hufbeschlag hervorgerufenen Stolpern abgeholfen werden kann, wird im Kapitel vom Hufbeschlag näher erörtert werden. Ich glaube deshalb hier nur hervorzuheben brauchen, daß man mit Strafen keinen sicheren Gang bei stolpernden Pferden erzwingen kann. Allerdings müssen Pferde, die aus purer Schläfrigkeit oder Nachlässigkeit die Füße nur so nach sich schleppen, durch geeignete Mittel geweckt werden, aber wer wüßte nicht, daß ein riesengroßer Unterschied zwischen Peitschenhilfen und Peitschenstrafen besteht?

Überaus lästig ist es auch, wenn die Pferde nicht vor dem Wagen stille stehen wollen. Ich will daher nicht unerwähnt lassen, daß ich ein Paar Jucker von dieser Unart in folgender Weise kurirt habe. Sobald der Kutscher vorgefahren war, sprang ich auf den Bock, ergriff die Zügel, fuhr einigemale in einem möglichst kleinen Kreise herum, und kehrte sodann wieder auf den zum Einsteigen bestimmten Platz zurück. Hier sprach ich schmeichelnd zu den Pferden, ohne deshalb meinen Platz am Bock zu verlassen. Blieben die Pferde nun ruhig stehen, so wurde nach einer Weile behutsam losgefahren; zeigten sie aber die alte Unruhe, so ging der Tanz im Kreise wieder an. Einigemale rechts- dann links herum und stets in einem so kleinen Kreise, wie ich es, ohne mich dem Umwerfen auszusetzen, wagen konnte. Dies bekamen die Gäule bald satt und so brachte ich es in sehr kurzer Zeit dahin, daß sie in tadelloser Haltung das Signal zum Losfahren erwarteten.

Es erübrigt mir nun noch von dem lästigen Streichen zu sprechen. Die Ursachen dieser Untugend sind sehr verschiedenartig; die gewöhnlichsten sind Schwäche, fehlerhafte Stellung der Extremitäten, nachlässige oder unrichtige Gänge, schlechter Beschlag u. s. w. Streicht sich ein Pferd infolge von Schwäche oder Nachlässigkeit, so ist das Übel meistens durch rationelle Wartung und Zügelführung leicht zu beseitigen. Was den Beschlag betrifft, verweise ich auf das diesem Teil der Pferdewartung gewidmete Kapitel. Dahingegen will ich hier die verschiedenen Arten von Streichkappen besprechen, die in neuerer Zeit auf den Markt gebracht worden sind.

Ich sende hierbei voraus, daß Wagenpferde sich im allgemeinen mehr mit den Hinterhufen und Reitpferde mehr mit den Vorderhufen streifen. Dies hat seine Erklärung darin, daß bei der Zugarbeit vorzugsweise die hinteren Extremitäten in Anspruch genommen werden, wohingegen beim Reiten das Gewicht des Reiters hauptsächlich die Vorderhand belastet. Wie man vorzugehen hat, um herauszubringen, mit welchem Fuß und wo das Pferd sich streicht, kann nur im Zusammenhang mit der Lehre vom Hufbeschlag besprochen werden.

In älteren Zeiten bediente man sich beinahe ausschließlich lederner Streich-

kappen. Diese hatten indessen den empfindlichen Nachteil, daß sie durch die Einwirkung der Nässe sehr bald steinhart wurden, und in diesem Zustande Reibwunden an den Körperteilen hervorriefen, welche sie beschützen sollten. Man begrüßte es deshalb als eine große Verbesserung, als Streichkappen aus Gummi (Fig. 520)

Fig. 520.

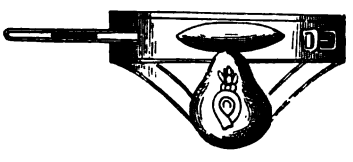
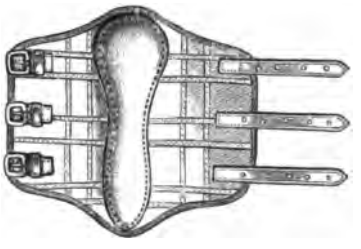


Fig. 521.



Streichkappen aus Gummi. Kersey.

erfunden wurden. Es dauerte jedoch nicht lange, bevor man die Entdeckung machte, daß auch diese manches zu wünschen übrig ließen. Das Gummi hat nämlich die

Fig. 523.

Fig. 522.

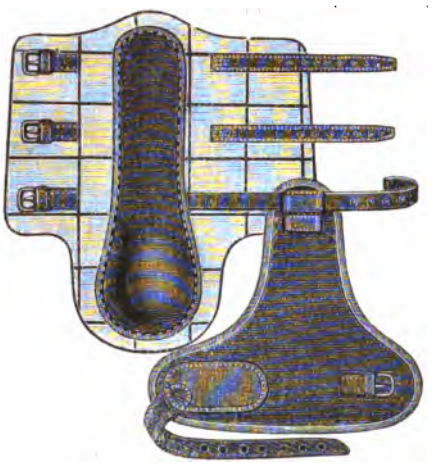
Fig. 524.

Streichringe.

unangenehme Eigenschaft, daß es im Sommer zu warm und weich und im Winter härter als Leder wird. Das Resultat dieser Erfahrung war die Fabrikation von Streichkappen aus elastischem Gewebe (sog. Kersey), welche auf der äußeren Seite, an dem Punkte, wo sich das Pferd zu streichen pflegt, mit einer starken ledernen Wulst versehen waren (Fig. 521). Damit hatte man den richtigen Weg betreten. Allerdings heben sich solche Streichkappen deutlicher vom Fuß des Pferdes ab als die aus Leder oder Gummi angefertigten, aber diesem Übelstande ist leicht abzu-

helfen, wenn man dunklen Stoff in der Farbe des Pferdehaares anstatt des lichten karrirten Gewebes wählt.*

Fig. 525.



Streichkappe für die Hinterfüße.

Fig. 526.

Amerikanische Streichrolle.

Fig. 527.

Fig. 528.

Streichkappen für die Schienbeine.

Zum Schutz der Köthen gebraucht man vielfach ringförmige Streichkappen (Fig. 522, 523 und 524).

Unter den zu diesem Modell gehörenden Kappen, welche teils aus Leder,

* Sehr zu empfehlen sind auch Curtis' auf der inneren Seite mit Zink bekleideten, daher stets glatten und kühlen Streichkappen. Zu beziehen von Dexter Curtis, Tenby-Street, Birmingham. Preis 5 sh. per Paar.

teils aus Gummi angefertigt werden, gefällt mir die in Fig. 523 dargestellte am besten. Das Eigentümliche in der Konstruktion derselben besteht darin, daß der gepolsterte Riemen, welcher die Fessel umschließt, auf der äußeren Seite mit weichen Borsten besetzt ist. Ein recht sinnreiches Modell, welches sowohl dem Schienbeine als der Köthe und der Fessel Schutz gewähren soll, ist in Fig. 525 ersichtlich gemacht. Diese Streichkappe ist für die Hinterfüße bestimmt. Sehr gelobt wird auch Hanghey's amerikanische Streichrolle (Fig. 526), die noch dazu den Vorzug besitzen soll, dem Pferde binnen kürzester Frist das Streichen abzugewöhnen. (?)

Für Pferde, welche sich hoch hinauf am Schienbein, nahe am Knie streichen, gibt es keine bessere Streichkappe, als die in Fig. 527 dargestellte. Von bester Wirkung ist auch die Streichkappe (Fig. 528), die das Schienbein sowohl hinten als auf den beiden Seiten beschützt.

Die Abbildungen sind so deutlich, daß weitere Erklärungen nicht erforderlich sind.

Welche Konstruktion der Pferdebesitzer aber auch wählen möge, hat er stets darauf zu achten, daß die Streichkappen, so wie sich's gehört, angelegt werden, denn liegen sie zu fest an, so wirken sie hinderlich auf die Beweglichkeit des Gelenkes ein, und werden sie zu lose geschnallt, können sie unmöglich ihre richtige Lage beibehalten und müssen sie dann außerdem Veranlassung zu Reibwunden geben.

Zu dem Kapitel von der Fahrkunst gehört auch

Das Fahren auf größere Distanzen.

Die wichtigste Aufgabe des Kutschirenden beim Distanzfahren ist, mit den Kräften des Pferdes hauszuhalten. Er vermeidet es also, die Pferde so kurz als beim Fahren auf kleine Distanzen zu spannen, begnügt sich mit einer weniger aufgerichteten Haltung, sorgt dafür, daß sie gute aber nicht übertriebene Anlehnung nehmen und bemüht sich, ein richtiges Tempo zu fahren.

Während der ganzen Fahrt ein und dasselbe Tempo einzuhalten, ist allerdings dem unruhigen, planlosen und ungleichen Fahren vorzuziehen, bei welchem man die Pferde nur abhetzt und aufregt; wer aber viel auf größere Distanzen gefahren ist, wird sicher die Erfahrung gemacht haben, daß ernste Leistungen nur durch ein wohldurchdachtes, der Beschaffenheit des Weges, der Entfernung und der Individualität der Pferde angepaßtes Wechseln des Tempos ermöglicht werden.

C. Fortwängler gibt hierfür in seinem 1864 erschienenen „Handbuch für Pferdebesitzer" folgende Anweisungen, die sich in meiner Praxis bestens bewährt haben:

„Von Haus aus fahre man langsam; einige Minuten lang einen guten, decidirten Schritt; dann fahre man einen kurzen Trab an, der — vorausgesetzt,

man hat keine steilen Berge vor und keinen schweren Wagen hinter sich — Berg auf und Berg ab in gleichem Tempo beizuhalten ist. Man hüte sich, bergab schärfer zu fahren, was die Füße anstrengt und ruinirt. Wenn man in diesem kurzen Trabe beiläufig gegen das erste Viertel der ganzen Wegstrecke kommt, läßt man das Tempo — aber sehr allmählich — schärfer werden, und lasse man wohl auch, gegen die Hälfte des Weges zu, die Pferde tüchtig ausschreiten, verkürze darauf — es versteht sich immer in unmerklichem Übergange — wieder das Tempo und nehme endlich, wenn man hiermit über die erste Hälfte hinausgekommen ist, die Pferde wieder in Schritt, um sie durch einige Minuten ganz ausschnaufen zu lassen. Dann fahre man wieder einen kurzen Trab an, der im letzten Viertel wieder verstärkt werden kann, um jedoch ein paar tausend Schritte vor dem Einfahren in die Station wieder ganz kurz zu werden, damit man die Pferde mit ganz ruhigem Atem und nicht erhitzt in die Station bringe."

Meiner Erfahrung nach, wird man auf die hier beschriebene Art auf gutem ebenem und hartem Wege auch mit mittelmäßigen Pferden leicht 30 und 40 Kilometer in einem Zuge machen und dabei 10 Kilometer in ca. 45 Minuten zurücklegen. Dies würde ungefähr 225 Meter in der Minute ergeben. Ein anderer Verfasser, v. Heydebrand und der Lasa, welcher ebenfalls von der Ansicht ausgeht, daß ein brauchbares Wagenpferd bei mäßiger Belastung, auf guter Chaussee und geringen Terrainwellen ohne Anstrengung in der Minute 235 Meter im Trabe zurücklegen könne, hat in seinem „Handbuch des Fahrsports" folgende Tabelle für eine Fahrt von 15 Kilometer aufgestellt:

1. Schritt	250	Meter	in	2	Minuten	30 Sekunden
2. Trab	1900	„	„	8	„	26 „
3. Schritt	190	„	„	1	„	54 „
4. Trab	3000	„	„	13	„	20 „
5. Schritt	190	„	„	1	„	54 „
6. Trab	3700	„	„	16	„	28 „
7. Schritt	340	„	„	3	„	24 „
8. Trab	3000	„	„	13	„	20 „
9. Schritt	100	„	„	1	„	54 „
10. Trab	1900	„	„	8	„	26 „
11. Schritt	340	„	„	3	„	24 „
Summa:	15000	Meter	in	75	Minuten.	

Nach den Gangarten ergibt das:

1. Schritt	1500	Meter	in	15	Minuten.
2. Trab	13500	„	„	60	„
Summa:	15000	Meter	in	75	Minuten.

v. Heydebrand ist der Ansicht, daß man auf diese Art mit Pferden, die einigermaßen in Atem sind, bequem 30 Kilometer in 2½ Stunden und 45 Kilometer in 3¾ Stunden fahren könne. Was mich betrifft, würde ich mich doch kaum dazu entschließen können, auf einer Dauerfahrt so häufige Schrittrepriſen und so kurze Trabrepriſen zu fahren. Außerdem ist die Leistung 15 Kilometer in 75 Minuten eine sehr mäßige. Mit guten ungarischen Juckern fährt man auch auf größeren Strecken anstandslos den Kilometer in 3 Minuten also 15 Kilometer in 45 Minuten.

Derselbe Verfasser empfiehlt eine Fahrt von 75 Kilometer so einzuteilen, daß 45 Kilometer am Vormittag und die übrigen 30 nach mehrstündiger Rast Nachmittags gefahren werden. Würde hiermit längere Zeit fortgesetzt, müßte den Pferden jedoch am vierten Tage ein halber und am achten Tage ein ganzer Ruhetag gegönnt werden. Es ließen sich so in acht Tagen mit denselben Pferden ohne Anstand 500 Kilometer zurücklegen. Mehr als 75 bis 80 Kilometer täglich könnten indessen auch vorzügliche Pferde nicht ohne Anstrengung leisten, und 90 Kilometer müßte auf die Dauer schon als eine starke, nur unter besonders günstigen Verhältnissen ausführbare Leistung bezeichnet werden.

Vor Einführung der Eisenbahnen wurde den Pferden der englischen Stage-Coaches eine durchschnittliche Tagesleistung von 50 englischen Meilen (= 80,47 Kilometer) abverlangt. Die hierbei beobachtete Einteilung war folgende: Nach Zurücklegung der ersten 16 Kilometer wurde ein Rast von 15 Minuten gehalten, während welcher den Pferden das Maul ausgewaschen und eine Handvoll Heu gegeben wurde; darauf fuhr man 9,6 Kilometer und rastete sodann eine halbe Stunde, um die Pferde abschirren, trockenreiben und mit etwas Hafer füttern zu können. Nach weiteren 16 Kilometer erhielten die Pferde Heu und Wasser und erst nachdem noch 9,6 Kilometer hinterlegt worden, gönnte man den Tieren eine zweistündige Ruhe, während welcher denselben Heu und Hafer vorgelegt wurde. Darauf folgte wieder eine ununterbrochene Fahrt von 16 Kilometer und nachdem die Pferde nun noch einmal mit etwas Heu und Wasser erfrischt worden, legte man den Rest der Tagesstrecke ohne jeden Aufenthalt zurück. Bei der Ankunft in der Endstation erhielten die Pferde einen Kleienmasch vor dem Nachtfutter, welchem bei kaltem oder nassem Wetter einige Bohnen zugemischt wurden. Die bei dieser Einteilung erreichte Schnelligkeit betrug im Durchschnitt 9,5 bis 11 Kilometer per Stunde.

In Schottland, Devonshire und Wales, wo das gebirgige Terrain der Anlage von Eisenbahnen vielfach unüberwindliche Hindernisse entgegenstellt, beträgt die Tagesleistung der Postpferde 18,5 bis 25 Kilometer.

Selbstverständlich können die hier gegebenen Anhaltspunkte den Fahrenden

nicht des eigenen Denkens überheben, denn für alle Fälle geltende, unabänderliche Regeln lassen sich für das Distanzfahren schon aus dem Grunde nicht aufstellen, weil die Individualität, die Leistungsfähigkeit und das Temperament der Pferde, owie die Beschaffenheit des Weges und der Witterung, bei der Einteilung des Tempos berücksichtigt werden müssen. Hat man z. B. Pferde von verschiedener Leistungsfähigkeit vorgespannt, so wird das Fahren eines richtigen Tempos sehr erschwert. Durch stetes Nachtreiben des schwächeren oder fauleren Pferdes würde man nämlich das bessere aufregen und wahrscheinlich beide mehr als notwendig anstrengen. In solchen Fällen muß also der Fahrende einen sicheren, nur durch große Übung zu erwerbenden Takt an den Tag legen. Mit trockenen Regeln ist nie auszukommen, wenn es gilt, gleichmäßige Leistungen von verschiedenartig angelegten Individuen ohne Überanstrengung des einen oder des anderen zu erreichen.

Um nun auch mit einem aus der Praxis entnommenen Beispiele zu beleuchten, wie Pferde auf weiten Fahrtouren behandelt werden müssen, bitte ich hier die Schilderung einer hübschen Distanzfahrt einflechten zu dürfen, welche im Juni 1882 vom damaligen Rittmeister und Eskadron-Chef im preußischen Königs-Husaren-Regiment, Herrn Mühlberg, ausgeführt worden ist.

Der Herr Rittmeister verließ Bonn am 12. Juni, morgens 6 Uhr, und traf am 18. desselben Monats, abends 7 Uhr nach einer Fahrt von 554 Kilometern mit gesunden und vollständig frischen Pferden in Potsdam ein. Die Durchschnittsleistung von 79 Kilometer auf den Tag wurde folgendermaßen eingeteilt:

Am	ersten	Tage	Fahrt	bis	Olpe	87 Kilometer.
„	zweiten	„	„	„	Winterberg . .	69 „
„	dritten	„	„	„	Grevenstein . .	80 „
„	vierten	„	„	„	Herzberg . . .	83 „
„	fünften	„	„	„	Halberstadt . .	65 „
„	sechsten	„	„	„	Burg	74 „
„	siebenten	„	„	„	Potsdam . . .	96 „
					Zusammen . .	554 Kilometer.

Der zweite Marschtag von Olpe bis Winterberg und ebenso der fünfte Tag von Herzberg bis Halberstadt ging über eine geringere Strecke, da die Berge des Sauerlandes, resp. die bedeutenden Steigungen des Harz-Vorgebirges, einem raschen Fortkommen hinderlich waren. Die Pferde, zwei leichte, schnittige, edle, ungarische sieben- und achtjährige Stuten, stammten aus dem Stall des Herzogs von Nassau und wurden dem Rittmeister im Frühjahr 1878 als Vollblut verkauft, jedoch gelang es nicht, die Herkunft dieser Jucker sicher festzustellen. Bei der Ankunft in Pots-

dam waren die Pferde vollständig marschfähig und hätten dieselben bei gleichen Etappen Tage lang weiter gefahren werden können. Auf der ganzen Strecke versagten die Tiere nicht einmal das Futter, im Gegenteil, je größer die Leistung, desto mehr steigerte sich bei ihnen die Freßlust.

Der Fahrt ging ein etwa sechswöchentlicher Training zu Bonn voraus. Die Pferde wurde morgens zwei Stunden im Schritt bewegt und nachmittags im Geschirr an lange, sich täglich steigernde Arbeit gewöhnt. Die Tiere durften sich hierbei das Tempo im Trabe selbst suchen, und waren dieselben bei der Abfahrt von Bonn so weit vorbereitet, daß sie bei einer Schnelligkeit von 12 Kilometer auf die Stunde 30 bis 37 Kilometer gehen konnten, ohne irgend eine Anstrengung zu zeigen. Dieses Tempo von 12 Kilometer auf die Stunde wurde von den Pferden während der ganzen Tour eingehalten. Bergauf wurde meist Schritt, bergab dagegen mit eingelegtem Hemmschuh stets Trab gefahren. Die Pferde waren in Bonn mit leichten Stahleisen versehen, und hielt der Beschlag so vorzüglich, daß die mitgenommenen Reservеeisen nicht in Gebrauch kamen. Nur bei einem Hintereisen mußten in Brandenburg a. d. Havel die Nägel angezogen werden. Die Pferde gingen vor einem leichten „Break“ und nahmen außer dem Besitzer noch dessen Gemahlin und ein Kutscher an der Fahrt teil. Selbstverständlich waren die Zügel in der Hand des Besitzers. Vom Wetter begünstigt, bis auf zwei bezogene Tage, fuhr die Gesellschaft an jedem Morgen um fünf Uhr ab und war je nach der Beschaffenheit der Straße zwischen zwölf und zwei Uhr im Quartier. Nur am letzten Tage wurde den Pferden in Brandenburg eine fünfstündige Ruhe gegönnt, sonst auf ungefähr zwei Drittel des Tagemarsches ein halbstündiger Halt gemacht und den Pferden Brot und Wasser gereicht. Um zu vermeiden, daß die Tiere aus Durst das im Quartier ihnen sofort verabreichte Heu verschmähten, erhielten dieselben eine halbe Stunde vor Ende des Marsches jedesmal einige Schluck Wasser.

Ich habe mit Bedacht dieses Beispiel ausgewählt, weil die Distanzfahrt des Herrn Rittmeister Mühlberg, obgleich dieselbe das Urteil des Kutschirenden und die Ausdauer der Pferde auf eine ernste Probe stellte, doch nicht zu jenen außergewöhnlichen Leistungen gehört, die nur unter ganz besonderen Voraussetzungen vollbracht werden können. Eine Fahrt, wie die hier beschriebene, kann von jedem geübten und verständigen Kutscher mit guten und edlen Pferden geleistet werden. In diesem Umstande liegt auch der praktische Wert des gewählten Beispieles. Der Leser möge jedoch nicht übersehen, daß selbst diese mehr ins Gebiet des Alltäglichen fallende Leistung unausführbar gewesen wäre, wenn der Rittmeister die Pferde nicht vorher durch rationelle, vorbereitende Übungen an schnelle und andauernde Arbeit gewöhnt hätte. Mit Pferden, die in einem dumpfen Stall gemästet

worden sind, oder welche höchstens 1/2 und 1 Stunde täglich ins Freie gekommen, fährt man nicht 79, ja nicht einmal 39 Kilometer täglich eine ganze Woche hindurch.

Also zuerst Kraft, hervorgerufen durch nährendes Futter und systematische, allmählich verschärfte Übungen, dann aufmerksames, geschicktes und wohl durchdachtes Fahren.

Schließlich noch einiges über

Das Wagenpferd.

So mancher huldigt der Ansicht, daß nahezu jedes Pferd, das sich vorspannen läßt und geduldig die ihm abverlangte Zugarbeit leistet, auch den Namen „Wagenpferd" verdiene. Faktisch verhält es sich jedoch so, daß man äußerst selten ein Pferd zu sehen bekommt, das, sowohl was die äußeren Formen als die Gänge betrifft, den rechten Wagenpferdtypus repräsentirt, von dem der Equipage entsprechenden Typus gar nicht zu reden. Dies erklärt auch, weshalb man sogar auf den englischen Pferdeausstellungen nicht gar häufig auf echte Karrossiers-, Barouche-, Phaeton- und Gigpferde stößt. Und dennoch läßt es sich nicht leugnen, daß ein Pferd, welches vortrefflich vor dem leichten Phaeton passen würde, gerade deshalb keine Aussicht hätte, auch vor dem fürstlichen Galawagen Effekt zu machen, oder umgekehrt. Der Equipagen-Besitzer wir daher stets sein Augenmerk darauf zu richten haben, daß Pferde und Wagen zu einander passen. Also große und schwere Pferde mit hohen Kniebewegungen vor der schweren Karrosse und leichte, flüchtige Tiere vor dem modernen Park- oder Jagdwagen. Wie aber der Wagen auch beschaffen sein möge, stets werden die Pferde eine gute Dosis „Blut" in ihren Adern haben müssen, denn traurig anzusehen und unbeschreiblich irritirend zu fahren ist jedes Gespann, das aus ein Paar gemeinen, faulen und schläfrigen Gäulen besteht. Eine Thatsache ist außerdem, daß edle Pferde den Fahrenden selten im Stich lassen, wohingegen gemeine Tiere, sowohl bei größeren Anstrengungen als auch in kritischen Lagen, beinahe immer mit heroischem Gleichmut den Dienst versagen.

Echte Karrossiers sind in allen Ländern eine große Seltenheit. In Deutschland und Österreich müssen solche mit der Laterne gesucht werden. Der gute Kladruber und das Pferd in der Kremper-Marsch stehen dem rechten Typus noch am nächsten. Der Trakehner hat weder die Größe noch die Gänge, der Hannoveraner ist zu leicht und zu weich, der Oldenburger meist zu gemein und der Mecklenburger existirt nicht mehr. Wer sich in den Besitz wirklicher Karrossiers setzen will, hat deshalb keine andere Wahl, als sein Glück in England oder in der Normandie zu

versuchen. Meine Aufgabe ist jedoch nicht, hier näher auf die Zucht des schweren und edlen Wagenpferdes einzugehen — dies wird ausführlich in dem der Rassenlehre gewidmeten Kapitel geschehen — sondern die für diesen Typus geltenden „Points" anzugeben.

Ein Karrossier soll ca. 170 cm messen. Außerdem verlangen wir von ihm eine stattliche Haltung, schwere aber edle Körperformen, schöne Farbe ohne Abzeichen — kastanienbraun, schwarzbraun, Rapp oder Dunkelfuchs sind die beliebtesten Farben — steppenden Gang, hübsch getragenen, dichten Schweif und lebhaftes aber frommes Temperament. Für ein Pferd, das sämtliche diese Eigenschaften vereinigt, kann der Züchter ohne Zögern 3000 Mark verlangen. Für ein vollkommen egales Paar solcher Pferde werden auf dem französischen oder englischen Markt 12,000 bis 15,000 Francs bezahlt.

Das Barouche- oder Landau-Pferd ist nahe mit dem Karrossier verwandt, darf aber nicht so groß und schwer wie dieser sein, 165 cm genügen, und kann auch etwas mehr „Blut" zeigen. Je mehr die zu dieser Klasse gehörenden Tiere dem besten Jagdpferde-Typus gleichen, desto höher werden sie geschätzt.

Vom Brougham-Pferde wird verlangt, daß es lang, kurzbeinig, mit gut gewölbten Rippen versehen und, je nach der Beschaffenheit des Wagens, ca. 160 bis 165 cm hoch sein soll. Die sonstigen Eigenschaften desselben sind eine breite Brust, hübsche Mähne und Schweif, noble Haltung und steppender Gang.

Zu dem Dienste vor leichten Park- und Jagdwagen eignen sich alle Pferde, die mit einem Maße von 155—160 cm edle Formen, schneidige Haltung und energische, schaffende Gänge vereinigen. Pferde dieser Art werden Jucker genannt. Unter den veredelten Pferden Ungarns und Galiziens findet man die besten Jucker der Welt.

Dem, was ich hier über die gewöhnlichsten Wagenpferde-Typen geäußert, möchte ich nun noch einige kurze Betrachtungen über die Notwendigkeit verschiedenartiger Körperformen für verschiedene Dienstzwecke hinzufügen.

Bei einem nicht zur Zucht bestimmten Arbeitspferde legt man weniger Wert auf die Herkunft als auf breite, schwere Körperformen, denn je schwerer das Tier ist, desto mehr Gewicht kann es in das Geschirr legen, oder mit anderen Worten: die Zugkraft wächst in demselben Maße, als das lebende Gewicht des Pferdes zunimmt. Ein kleines, leichtes Pferd kann möglicherweise ebenfalls auf kurze Strecken beträchtliche Lasten fortschaffen, aber dies geschieht dann beinahe ausschließlich vermittelst bedeutender Muskelanstrengung und auf Unkosten der Kondition des Pferdes. Das Tier würde deshalb zu Grunde gehen, falls man es andauernd solche Arbeit verrichten ließe. Hierbei darf indessen nicht übersehen werden, daß die Zugkraft der schweren Rassen von dem Tempo abhängig ist, in welchem die Arbeit verrichtet

wird. Ausgezeichnete Arbeiter, so lange sie ihre schwere Last im bedächtigen Schritt vorwärts schleppen dürfen, können auch im leichten Fuhrwerk nicht zu schneller Arbeit verwendet werden, denn ihre Muskeln, Knochen und Sehnen sind an und für sich nicht so viel kräftiger als diejenigen der leichten Rassen, daß es ihnen möglich wäre, sowohl die eigene Körpermasse als auch die mehr oder weniger schwere Last im schnellen Trab fortzubewegen. Die praktische Lehre, die wir hieraus zu ziehen haben, ist, daß gar kein Pferdeschlag ohne Grausamkeit zum Ziehen schwerer Lasten in schnellen Gangarten verwendet werden kann. Wollen wir schwere Wagen benützen, so werden wir daher einerseits Pferde mit gröberen Formen vorspannen, andererseits etwas von der Schnelligkeit opfern müssen. Daraus ergibt sich auch, daß das Pferd, welches wir zu dem Dienst vor einem einspännigen, gedeckten oder offenen Wagen bestimmen, keine „Spinne" sein darf.

Vollblutpferde eignen sich nur ausnahmsweise zur Zugarbeit. Zu leicht, um mit Nutzen vor einen schweren Wagen benützt werden zu können, fehlt ihnen auch meistens die zum schnellen Fahren unentbehrliche Trabaktion; außerdem ist ihr Temperament gewöhnlich lebhafter, als den Fahrenden angenehm sein kann. Aber wenn das Vollblutpferd zu viel Temperament hat, so zeichnet sich der gemeine Gaul durch entschiedenen Mangel an dieser Eigenschaft aus. Das gut gezogene Halbblutpferd wird deshalb als das beste Wagenpferd für den gewöhnlichen Gebrauch bezeichnet werden können.

Würde mich nun jemand befragen, welche Eigenschaften meiner Ansicht nach von dem gewöhnlichen Wagenpferde verlangt werden müßten, so könnte ich ihm nur anraten, streng auf folgende „Points" zu halten: Gute, gesunde Hufe, passende Größe und Schwere, sichere, reine und schaffende Gänge, frommes aber energisches Temperament, gut geformte Schultern, tonnenförmig gewölbte Rippen, hübschen Aufsatz, edle Haltung und — last not least — jene Ausdauer und Eleganz, die zu den Vorzügen des edlen Blutes gehören.

Gelingt es dem Equipagenbesitzer, ein Pferd zu erwerben, welches in dem Besitz dieser „Points" ist, so kann er sich glücklich schätzen, auch wenn das Tier einen etwas schweren Kopf, einen zu langen, weichen Rücken und nicht ganz taktfeste Vorderbeine haben sollte, denn Vollkommenheit ist nun einmal im Pferdegeschlecht nicht zu finden, und die Kunst des wirklichen Kenners liegt eben darin, bei der Beurteilung eines Pferdes das Wesentliche gegen das Unwesentliche abwägen zu können.

Es wäre natürlich noch sehr viel über die Eigenschaften zu sagen, welche ein gutes Wagenpferd auszeichnen sollen, aber da ich in dem Nachfolgenden reichlich Gelegenheit finde, hierauf zurückzukommen, ziehe ich es vor, auch das vorliegende Kapitel mit einigen

Geschmacks- und Etiketteregeln

zu bereichern.

Elegant wird der Fachmann nur eine solche Equipage nennen, die nicht bloß in allen Einzelheiten eine dem Schönheitssinn entsprechende Harmonie aufweist, sondern außerdem mit Beobachtung derjenigen Regeln zusammengestellt ist, welche die Erfahrung, die Mode und die Etikette mit diktatorischer Macht der fachgemäßen Kritik zu Grunde gelegt. Hieraus ergibt sich, daß eine Equipage, welche z. B. aus einem schönen Wagen und guten Pferden besteht, deren Kutscher und Anspannung aber den Fachkenntnissen des Besitzers ein schlechtes Zeugnis ausstellen, oder die sonst in irgend einer Hinsicht den Effekt verfehlt, welchen ihr Besitzer angestrebt, die Bezeichnung „elegant" nicht verdient, wie kostbar sie auch sein möge.

Überhaupt braucht die elegante Equipage, da Eleganz und Pracht nicht identische Begriffe sind, nicht notwendig bedeutende Summen gekostet zu haben. Ja ich gehe sogar so weit, daß die anspruchslose Juckerequipage des Landjunkers oder Kavallerieoffiziers unter Umständen viel eleganter wie die pompösen „Turn-outs" der oberen Zehntausend sein kann. Es ist also nicht ausschließlich das Geld, sondern ebensosehr die Gabe, der Equipage Stil und Charakter zu verleihen, welche dieselbe in den Augen des Fachmannes elegant erscheinen läßt. Diese Gabe kann aber natürlich auch bei der Zusammenstellung einer einfachen Juckerequipage einen entscheidenden Einfluß ausüben.

Alle Bemühungen, zeitgemäße Reformen im Equipagewesen zuwege zu bringen, haben jedoch kaum irgend welche Aussicht auf Erfolg, solange sich die große Mehrzahl der Pferdebesitzer wie bisher der Einsicht verschließt, daß Niemand ohne eine gründliche Fachbildung genossen zu haben, befähigt ist, einem noch so bescheidenen Stalle vorzustehen. Es ist nun einmal so in dieser Welt, daß guter Wille keinen genügenden Ersatz für fehlende Kenntnisse und Anlagen bieten kann. Auch der Dienst eines Kutschers setzt so viele verschiedenartige Kenntnisse und Fertigkeiten voraus, daß jeder Equipagenbesitzer, der aus irgend einem Grunde seinen Stall, seine Sattelkammer und Remise einem Menschen anvertraut hat, dessen einzige Empfehlung in einer gehörigen Dosis Selbstvertrauen besteht, sehr bald zu seinem großen Schaden die Erfahrung machen wird, daß er sich auf ein ebenso kostbares wie verfehltes Experiment eingelassen. Ich bin als Direktor einer großen Fahrschule mit einer bedeutenden Anzahl Stallleute der verschiedenartigsten Kategorien in Berührung gekommen, und kann auf Grund der so erworbenen

Erfahrung versichern, daß die Unwissenheit in den einfachsten Dienstesobliegenheiten oft auch bei solchen Kutschern geradezu haarsträubend ist, die längere Zeit hindurch die selbständige Leitung größerer Etablissements innegehabt. Und das merkwürdigste dabei ist, daß diese Stallveteranen weder auf dem Bocke, noch im Stalle ein ihren Ansprüchen entsprechendes Verhalten an den Tag legen. In der Schule dauerte es natürlich nie lange, bevor ihnen praktisch die Erkenntnis beigebracht wurde, daß sie ganz unverdient in den Besitz der Vertrauensposten gelangt waren, welche ihnen die Sorglosigkeit oder Unwissenheit ihrer Herren eingeräumt hatte; aber nichtsdestoweniger habe ich stets größere Freude an solchen Schülern erlebt, welche, ohne sich früher allerlei schlechte Gewohnheiten angeeignet zu haben, die Schule mit dem Bewußtsein aufsuchten, daß sie nichts, gar nichts verstanden.

Wenn ein Pferdebesitzer, der in dem Wahne lebt, daß Methode und Fertigkeit in den zu dem Dienste eines Kutschers gehörenden Verrichtungen, ohne sachverständige Anleitung, sozusagen mit der Stallluft eingesogen werden können, sich der kleinen Mühe unterziehen wollte, seinen „selbstgemachten" Kutscher nur 24 Stunden zu beobachten, so würden ihm wahrscheinlich folgende Verstöße gegen die einfachsten Vorschriften auffallen:

Die Nachtstreu ist ungenügend und schlecht hergerichtet. Die Krippen werden nicht nach jeder Fütterung gereinigt. Sobald der Kutscher den Pferden das Morgenfutter eingeschüttet, beginnt er mit dem Putzen, wodurch den Tieren die notwendige Ruhe beim Fressen geraubt wird.

Beim Putzen legt der Mann nicht diejenige Kleidungsstücke ab, die hindernd auf die freie Bewegung seines Oberkörpers einwirken.

Die Kardätsche wird mit kurzen, harten und geraden Strichen über den Pferdekörper geführt.

Ist das Perd kitzlich, so glaubt sich der Kutscher berechtigt, durch härteren Gebrauch der Putzwerkzeuge sein Mütchen an dem Pferde zu kühlen, ohne zu bedenken, daß das Tier dadurch verleitet wird, nachdrücklichen Gebrauch von seinen natürlichen Waffen zu machen.

Eine gründliche, auch die Augen, die Nasenlöcher, den After, die Geschlechtsteile und die Hufe umfassende Reinigung des Tieres findet nicht statt. Dasselbe gilt von der umständlichen Haut- und Haarpflege, die in allen besseren Ställen vorgeschrieben ist.

Für das nach jedem Putzen doppelt notwendige Lüften des Stalles zu sorgen, fällt dem Manne nicht im Traume ein.

Eine bis zur Koketterie gehende, pedantische Reinigung aller Teile des Stalles gehört ebenfalls nicht zu seinen Gewohnheiten.

Die Fütterung ist sowohl in quantitativer wie qualitativer Hinsicht, auch was die Verteilung der Rationen betrifft, durchwegs unrichtig. Zu viel Heu und Häcksel und zu wenig Hafer, welch letzterer außerdem nicht ordentlich gesäubert wird, sowie eine Futterordnung, welche die voluminösesten Mahlzeiten auf diejenigen Tageszeiten verlegt, während welcher die Energie, Ausdauer und Schnelligkeit der Pferde am meisten in Anspruch genommen wird, sind Fehler, die aller Wahrscheinlichkeit nach bei der von dem unwissenden Wärter angeordneten Fütterung hervortreten werden.

Die Tränkung geschieht im Winter mit eiskaltem Wasser und in einer gegen die Vorschriften der Gesundheitslehre verstoßenden Ordnung. Ist das Wasser aber nicht zu kalt, so hat es sicher durch längeres Stehen im Stalle eine Menge ungesunder Dünste aufgenommen.

Bei der Rückkehr in den Stall werden nasse und schmutzige Pferde nur ganz oberflächlich getrocknet und geputzt.

Flanellbinden zum Trocknen und Erwärmen der nassen Beine sind nicht im Gebrauch.

Beim Reinigen der Geschirre wird zu viel Wasser und zu wenig Wichse angewendet.

Beim Putzen des Wagens spart der Kutscher dagegen mit dem Wasser und wird außerdem diese Verrichtung so lange aufgeschoben, daß der trocknende Schmutz sich in die Lackirung einbeißen kann. Daß der ohne Lehrzeit zum Kutscher beförderte Mann keine blasse Ahnung davon hat, wie die Polirung der hölzernen und ledernen Bestandteile des Wagens zu bewerkstelligen ist, wird Niemanden Wunder nehmen, der aus eigener Erfahrung zu der Erkenntnis gekommen, daß man dies nicht von heute auf morgen erlernt.

Allen Gebissen, Stahlsachen und Beschlägen fehlt der rechte Glanz. Sind dieselben rein und frei von Rost, so glaubt der Mann schon Außerordentliches geleistet zu haben.

Das Vorspannen geschieht in unrichtiger Reihenfolge.

Ist die Equipage endlich vorgespannt, so ist folgendes auszusetzen:

Die Scheuleder, der Nasenriemen und das Gebiß liegen entweder zu hoch oder zu tief.

Die Widerhalter sind entweder zu kurz oder zu lang eingeschnallt.

Die Stränge sind zu lang.

Die Kreuzzügel sind falsch geschnallt.

Das Vorfahren geschieht in schlankem Trab und von der unrichtigen Seite.

Der Kutscher salutirt nicht mit der Peitsche, sondern nimmt die Kopfbe-

deckung ab, wenn er es überhaupt der Mühe wert findet, der Herrschaft seinen Gruß zu entbieten.

Abzusteigen und die Zügel aus der Hand zu legen, während er auf die Herrschaft wartet oder beim Einladen des Gepäcks behilflich ist, erscheint ihm weder unpassend noch gefährlich.

Welche Haltung Kutscher und Pferde einzunehmen haben, während die Equipage vor dem Hausthore wartet, ist allen Beteiligten ein Mysterium.

Wird eines der Pferde krank oder zieht sich dasselbe eine äußere Beschädigung zu, so steht der „Ungelernte" vollkommen ratlos da. Wird er nun nicht gezwungen, den Tierarzt zu holen, so sucht er das Übel zu verheimlichen, bis dasselbe eine schlimme Wendung genommen. Aber selbst dann wird er am liebsten irgend einen Quacksalber zu Rate zu ziehen.

Die einfachsten Grundregeln der Hufpflege sind ihm natürlich vollkommen unbekannt, weshalb er sich auch, was den Beschlag betrifft, keine Anmerkung gegen den Schmied erlauben darf, wie unwissend und ungeschickt dieser auch sein möge.

Das Benehmen des Mannes in Gegenwart von Vorgesetzten ist das eines gewöhnlichen Knechtes. Von der abretten Haltung, die den aus guter Schule hervorgegangenen Stallmann auszeichnet, ist keine Spur an ihm wahrzunehmen.

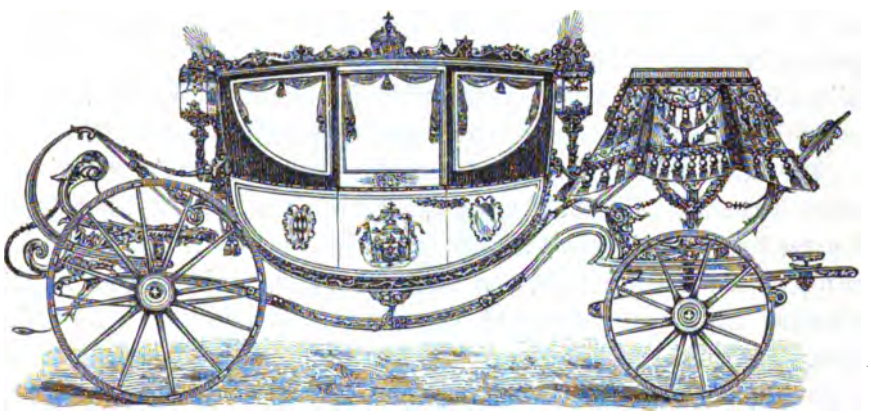
Diese Liste über die Fehler, welche sich der „Ungelernte" täglich zu Schulden kommen lassen wird, könnte noch bedeutend verlängert werden, denn nahezu jede seiner Bewegungen gibt dem Fachmann Anlaß zu tadelnden Bemerkungen. Was ich angeführt, dürfte jedoch genügen, um dem Leser die Überzeugung beizubringen, daß praktisch organisirte Fahrschulen auch in Deutschland und Österreich von großem Nutzen sein würden.

Zu den für das Zusammenstellen von korrekten Equipagen geltenden Regeln übergehend, erlaube ich mir vorerst zu betonen, daß die Equipagen gerade so wie die Damentoiletten einer der drei Kategorien: Gala, täglicher Gebrauch und Négligé zugezählt werden müssen. Es ist nämlich gerade die für das Auge des Fachmannes so beleidigende Vermischung dieser drei Kategorien, welche die „turn-outs" der Geburts- und Geldaristokratie häufig zu wahren Zerrbildern gestaltet. Am schwierigsten ist es natürlich, eine korrekte Galaequipage zusammenzustellen. Wir werden deshalb mit dieser Abteilung beginnen.

Was zuerst den zu genanntem Zweck angewendeten Wagen betrifft, ist es selbstverständlich, daß derselbe sich durch eine gediegene Pracht auszeichnen muß. Coupés und Landauer, wie elegant dieselben auch sein mögen, gehören also absolut nicht in diese Abteilung, sondern entsprechen nur der auf C-Federn ruhende Glaswagen (Fig. 529), die ebenfalls auf C-Federn ruhenden Chariots (Fig. 339) und

Barouches (Fig. 341) den Ansprüchen der Gala. An dem Glaswagen wird natürlich nicht mit Beschlägen, Wagenmalereien und sonstigem Aufputz gespart. Der Kutschbock eines derartigen Wagens wird mit einem reich dekorirten Überzug (Fig. 529) versehen: die schwer vergoldeten oder versilberten Laternen sind von der größten Gattung; rückwärts ist ein Trittbrett für zwei oder drei Lakaien angebracht; das Innere des Wagens ist mit Seide bekleidet, und die Farben der Lackirung sowie der Garnirung stimmen genau mit den auch in der Livree der Bedienung hervortretenden Wappenfarben des Besitzers überein. Die Pferde müssen mindestens das Maß von 170 cm erreichen und sollen sowohl die imposanten Körperformen, als

Fig. 529.



Galawagen.

die noble Haltung und den steppenden, versammelten Gang des echten Karrossiers besitzen. Zur höchsten Gala werden vorzugsweise Schimmel und Rappen benützt. Die Schwänze der Paradepferde dürfen nicht gestutzt werden. Die Galageschirre sind reicher beschlagen und schwerer als solche zu gewöhnlichem Gebrauch. Englische Kummete, ziemlich kurz geschnallte Aufsatzzügel, Kandaren mit gebogenen Unterbäumen, mit Metall eingefaßte Scheuleder, Quasten am Kopfgestell, bunte Zeugleinen, Mähnenschmuck, kleine galonirte Decken unter den Kammdeckeln und Hinterzeug sind obligatorisch. Die Livree der Bedienung besteht in gepuderter Perrücke, betreßtem Dreispitz, galonirtem Leibrock mit rundgeschnittenen Schößen und Fangschnüren, langer galonirter Weste, Kniehosen aus Sammt oder Peluche, seidenen Strümpfen und Schnallenschuhen. Im Winter erhält die Bedienung reiches Pelzwerk.

Ein wahres Musterbild allen Anforderungen der Etikette entsprechenden Gala bilden die Paradezüge des kaiserlichen Hofes zu Wien. Der Krönungswagen z. B.

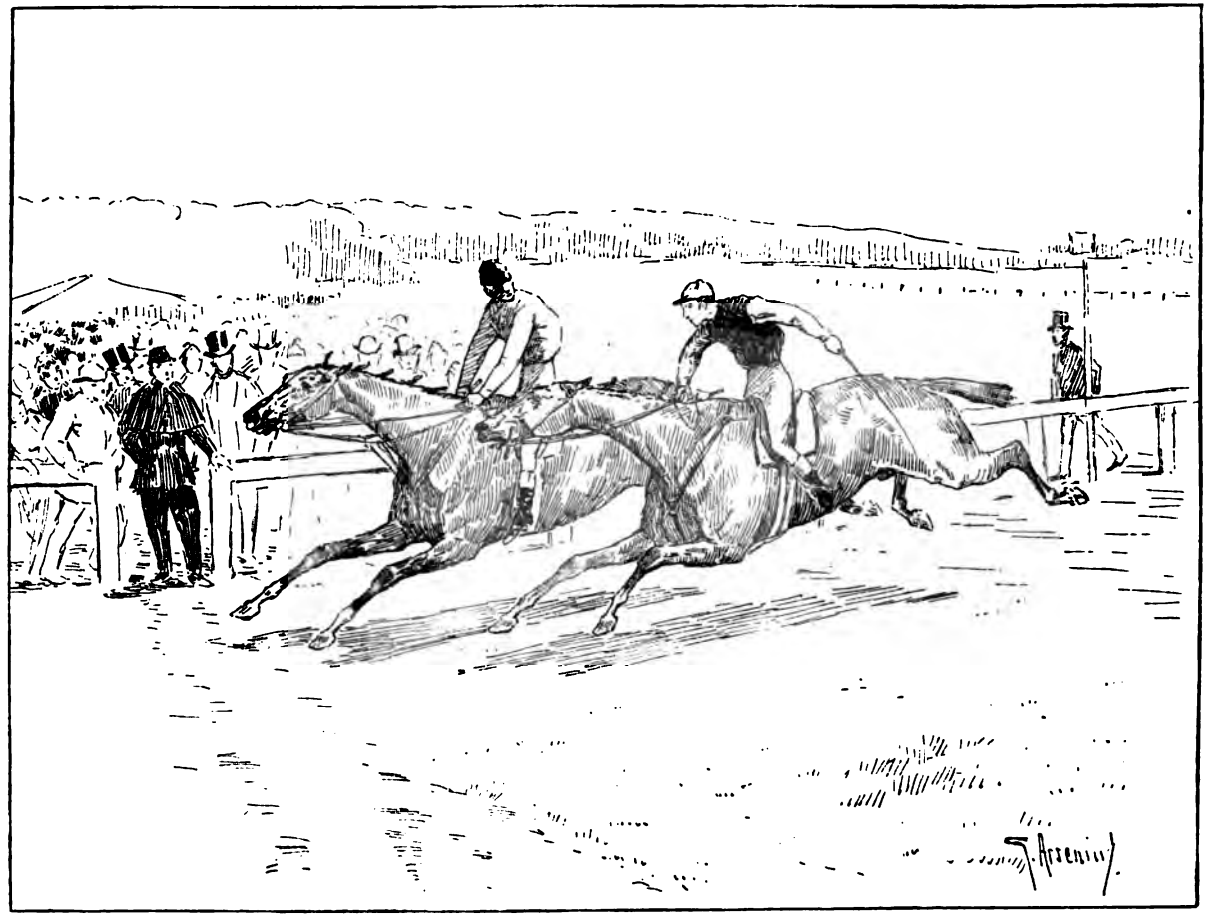
ist ein massiver, schwer vergoldeter Galawagen, dessen Bau bis auf den Kaiser Ferdinand II zurückgeführt wird; soviel ist gewiß, daß derselbe schon in einem Buche aus der Zeit Karls VI abgebildet erscheint. Die Equipagen sind historisch treu nach der altspanischen Etikette. Die Portièren und die Tafeln des Wagenkastens sind mit allegorischen Rubens geschmückt. Bespannt ist der Wagen mit acht Schimmelhengsten spanischer Rasse, große massige Pferde mit jener stolzen Aktion, welche das spanische Pferd charakterisirt, die Mähne bis über die Schultern flatternd, der wohlgepflegte Schweif fast den Boden berührend. Die Hengste sind reich gezäumt mit Geschirren, welche durchaus mit karmoisinrotem Sammt, schwerer Goldstickerei und Goldquasten benäht und behängt sind. Das Achtergespann wird von einem Vorreiter und einem Stangenreiter geführt; sechs Laufer gehen zur Seite der Pferde. Die Reiter sind in schwarzsammtenen, die Laufer in gelbsammtenen Leibröcken, reich mit Gold verziert, tragen gepuderte Perrücken und den spanischen Hut mit breiter Goldtresse und weißgelbschwarze Straußenfedern; die Reiter Kanonenstiefel, die Laufer Schuhe und Strümpfe und weißgelbschwarze Leibbinden.

Das Ensemble eines solchen Aufzuges bietet immer einen glänzenden, imponirenden Eindruck. Die Details befriedigen den Kenner. Es gibt keinen anderen Hof außer dem österreichischen, wo sich bei großen Anlässen ein so imponirender, historischer Pomp entfalten ließe, aber wohl auch keinen, wo soviel Sinn für schöne Ausstattung und so guter Geschmack das historische Zeremoniell in Scene setzen könnten. Jeder Tourist, der Wien besucht hat, weiß, daß der kaiserliche Marstall eine europäische Sehenswürdigkeit ist.

Zu kleinerer offener Gala ist die vierspännige Anspannung à la Daumont (Fig. 463) sehr beliebt. Die Stangenreiter müssen kleine, leichte Leute sein, welche das Englisch-Traben gründlich erlernt haben. Bezüglich ihrer Kleidung wäre nur zu erwähnen, daß dieselbe bei Galagelegenheiten aus einer reich betreßten sammtenen Jockeymütze, gepuderter Perrücke, sammtener, reich galonirter Jacke, eng anliegenden weißen Lederhosen, Stulpenstiefeln und Anschnallsporen besteht.

Die Equipagen zum alltäglichen Gebrauch umfassen eine große Menge Modelle, von welchen einzelne der Galaequipage sehr nahe kommen, während andere der Négligéabteilung zugezählt werden müssen. Diese sämtlich Revue passiren zu lassen, würde mich zu weit führen; ich werde mich daher auf eine kurze Besprechung der gewöhnlichen Stadt- und Landequipage beschränken. Zu denselben gehört der Landauer (Fig. 340), die Clarencekalesche (Fig. 342), das kleine zweisitzige Coupé (Fig. 343), der Phaëton (Fig. 350) und andere mehr oder weniger elegante Wagenmodelle, welche sämtlich mit Ölachsen versehen sein müssen.

Der besonders zur Winterszeit in den Städten am meisten gebrauchte Wagen



Leicht mit einer Halslänge geschlagen.

ist das Coupé oder der Brougham. Dieser Wagen hat den Vorteil, daß er auch einspännig einen sehr eleganten Eindruck machen kann. Die Voraussetzung hierzu ist jedoch, daß das Pferd ein wirkliches Broughampferd genannt zu werden verdient, also mit der nötigen Größe eine imponirende Haltung und elegante Aktion vereinigt. Unedle Tiere mit riesigen, gemeinen Köpfen, schlappen Ohren, kurzen, dicken Hälsen, schläfriger Haltung, watschelndem Gang und zwischen die Hinterbacken eingeklemmten Schweifen, verunzieren jedes, auch das anspruchloseste Coupé. Das Broughampferd darf nicht zu wenig Geschirr auf sich haben; andererseits ist aber zu beachten, daß einfache, solide Eleganz das spezielle Kennzeichen einer korrekt zusammengestellten Coupéequipage sein soll. Also nicht zu reich beschlagenes Geschirr — ein farbiger Stirnriemen und Rosetten in denselben Farben, sowie eine kleine, passepoillirter — beileibe nicht gestickte! — Nierendecke unter dem Kammdeckel sind jedoch gestattet — und vor allem kein Pelzwerk, keine Tressen und sonstigen Aufputz an der Livree des Kutschers. Was letztere betrifft, soll dieselbe aus einem einfachen schwarzen Hut mit unscheinbarer Kokarde, weißer Kravatte, dunklem Rock mit einer Knopfreihe und Egalisirung in der lichteren Wappenfarbe, weißen enganliegenden Lederhosen, Stulpenstiefeln und rotbraunen Handschuhen aus Hundeleder bestehen. Diese Livree, zu welcher im Winter noch ein langer Winterrock mit zwei Knopfreihen und eine um die Beine zu wickelnde wollene Decke (Apron), oder noch besser ein Bärenfell, gehört, ist die einzige, die für den Gebrauch in der Stadt korrekt genannt werden kann. Die weißen Lederhosen können jedoch bei minderen Anlässen durch gewöhnliche, zu dem Rocke passende Stiefelhosen mit lichterer Egalisirung ersetzt werden. Tressen gehören dagegen nur zu solchen Equipagen, welche die Entwickelung von Pomp zulassen, was beim Coupé nie der Fall ist.

Das Coupé soll stets einfach wie der Straßenanzug eines Gentlemans oder einer vornehmen Dame gehalten werden, und ebensowenig wie es jemanden, dessen Wiege nicht in Frankreich gestanden, einfallen wird, seinen Überzieher mit Ordensbändern zu schmücken, darf man es sich beikommen lassen, Wappen auf den Coupéschlag anzubringen, oder mit genanntem Wagentypus einen anderen Effekt anzustreben, als denjenigen, der dessen Charakter entspricht. Daraus geht auch hervor, daß das Coupé in dunklen Farben lackirt werden muß, z. B. dunkelgrün, olivengrün, braun oder dunkelblau, und gilt in dieser Beziehung die Regel, daß die Farbe des Kastens mit derjenigen der Garnirung und der Livree harmoniren soll. (Das kanariengelbe Coupé der Fürstin Metternich verschwand mit dem dritten Kaiserreich und hat keine Nachahmung gefunden). Ein brauner Wagen muß also mit braunem Tuch, Atlas oder Maroquin garnirt werden und paßt zu einem solchen nur eine braune Livree. Durch Beachtung dieser einfachen Regel wird man

die haarsträubenden Farbenzusammensetzungen vermeiden, in welchen so manche Equipagenbesitzer excelliren.

Wird das Coupé mit zwei Pferden gefahren, so können dieselben kleiner sein, als wenn nur ein Pferd benützt wird. Was die Farbe der Pferde betrifft, schreibt die Etikette vor, daß ein buntes Gespann nur vor der Junggesellenequipage zulässig ist und daß das einspänniggehende Coupépferd von dunkler Farbe sein soll. Die Schweife aller nicht für Galazwecke oder Trabersport bestimmten Pferde, werden gegenwärtig in Paris, London und Wien allgemein kupirt.

Die Junggesellenequipage kann entweder nach englischem oder nach ungarischem Geschmack zusammengestellt werden. Die Grundprinzipien des englischen Stils sind Einfachheit und Solidität. Die ca. 160 cm hohen englischen Blutpferde dürfen daher keine Abzeichen haben. Streng genommen passen nur Pferde derselben Farbe zur englischen Equipage; sind die Tiere aber besonders schön und außerdem mit Bezug auf Temperament, Figur und Aktion sehr egal, so sind auch verschiedene Farben zulässig. Nur beachte man dann, daß die ungleichen Farben um so besser zusammenpassen, je weiter sie von einander abstehen. Rapp und Schimmel, sowie Fuchs und Schimmel werden also ein elegantes, Rapp und Braun, Fuchs und Braun, oder Licht- und Dunkelbraun dagegen ein schlecht zusammenpassendes Gespann abgeben. Außerdem gilt der Grundsatz, daß die lichtere Farbe immer auf die rechte (Hand) Seite gespannt werden soll. Die Livree ist bei der Junggesellenequipage genau dieselbe, welche bei der Besprechung des Coupés näher beschrieben wurde. Selbstverständlich gehören gedeckte oder halbgedeckte Wagen, mit Ausnahme des Mail-Phaëtons (Fig. 353) und der Mail-coach (Fig. 401), nicht zu den für den Fahrsport des Gentlemans passenden Fuhrwerken. Leicht beschlagene englische Kummetgeschirre mit Kandaren, aber ohne Aufsatzzügel, bunte Stirnriemen und Rosetten, tragen schließlich noch dazu bei, der im englischen Stil gehaltenen, fashionablen Garçonequipage den richtigen Stempel aufzudrücken.

Der ungarische Stil erfordert bunte aber dennoch geschmackvolle Ausstattung. Die charakteristischen Kennzeichen desselben sind: leichte, lebhafte und schnittige, aber nicht über 155 cm hohe Pferde, ungarisches Sielengeschirr mit sog. Chalanken von geflochtenem, mit blanken Messingscheiben und roten Tuchstücken geschmücktem Leder, Juckertrensen mit doppelten, breiten und flachen Ringen, (Kandaren und Aufsatztrensen dürfen beim ungarischen Gespann absolut nicht vorkommen), leichter ungarischer Korbwagen (Fig. 359) und die unter dem Namen „Juckerpeitsche" bekannte ungarische Peitsche. Je bunter das Gespann, desto besser. In dem ungarischen Viererzug nehmen sich daher Schecken sehr gut aus, jedoch passen auch „quatre-couleurs" vortrefflich. Das Ganze soll einen überaus lebendigen Eindruck hervorrufen. Wer

nicht scharf fahren mag, vermeide also lieber die Magyarisirung seiner Equipage. Die einzige zur ungarischen Anspannung passende Livree ist die reich verschnürte Nationaltracht des Magyaren; da aber diese Kleidung in unserem nüchternen Norden doch ein bißchen zu lebhaft an die Cirkusgarderobe erinnert, werden wir uns wohl darein finden müssen, auch zur ungarischen Equipage englische Livree zu benützen.*

Die auf Eleganz Anspruch machende Landequipage unterscheidet sich wenig von dem städtischen Luxusfuhrwerk. Beim Gebrauch eines offenen Kutschirwagens wird sich jedoch eine größere Einfachheit sehr wohl mit dem unter allen Umständen

Fig. 530.

Kutscher-Hut.

Fig. 531.

Kappenstiefel für Kutscher.

anzustrebenden „Chic“ vereinigen lassen. Aber auch in diesem Fall ist dem mitfahrenden Kutscher der Gebrauch der nur zum Stallkostüm passenden Mütze untersagt. Die rechte Kopfbedeckung für den Kutscher des Landjunkers ist ein niedriger, runder Hut, mit einer kleinen schwarzen Kokarde (Fig. 530). Die übrigen Bestandteile der Livree wären: weiße Kravatte, dunkler Rock mit einer Knopfreihe, Reithosen aus Leder oder Tuch, Kappenstiefel (Fig. 531) und rotbraune englische Fahrhandschuhe.

Schließlich sei noch erwähnt, daß es gegen die englische Fahr-Etikette verstößt, bei Tageslicht zu einer Fahrt mit der Mail-coach die Laternen mitzunehmen.

Diese Andeutungen dürften genügen, denn obgleich die hier von mir berührten Einzelheiten einen entscheidenden Einfluß auf das Aussehen der Equipage ausüben,

* Bei dieser Gelegenheit sei auch erwähnt, daß dem Kutscher der Bartschmuck versagt ist. Eine Ausnahme von dieser Regel kommt nur beim russischen und ungarischen Gespann vor, indem der russische Kutscher den Vollbart und der ungarische den keck hinaufgewichsten Schnurrbart tragen darf.

fürchte ich doch, daß dieselben vielen meiner Leser als etwas ganz Nebensächliches erscheinen werden. Ich beeile mich deshalb, zu der Dressur des Wagenpferdes überzugehen, und ich thue dies um so lieber, als ich mit Vorstehendem nur bezweckte, meine Leser vor gar zu argen Mißgriffen bei der Zusammenstellung ihrer Equipagen zu bewahren. In der Hoffnung, daß mir dies gelungen sein möge, beginne ich also mit meiner Betrachtung über

Die Dressur des Wagenpferdes.

Das traurige Faktum, daß jährlich eine große Anzahl wertvoller und viel versprechender Wagenpferde durch rohes und unvernünftiges Einfahren verdorben wird, sollte es jedem Züchter wünschenswert erscheinen lassen, einige Kenntnisse und Fertigkeit in der Dressur des Pferdes zum Zugdienst zu erwerben. Wer seine Zeit nutzbringender verwerten kann, wird sich freilich nur wenn er besondere Passion dazu hat, persönlich mit dem Einfahren seiner jungen Wagenremonten befassen; versteht er aber soviel von der Sache, daß er imstande ist, sich ein Urteil über das Vorgehen des Kutschers, sowie über den Fortgang und das Resultat der Dressurarbeit zu bilden, so kann er auch ohne große Mühe oder nennenswerten Zeitverlust verhüten, daß die Dressur den Hoffnungen, welche die Entwicklung der Pferde bei ihm wachgerufen, den Todesstoß versetzt. Welchen Vorteil die Landespferdezucht hieraus ziehen würde, braucht wohl nicht näher hervorgehoben zu werden.

Die erste Frage, welche sich jeder zu stellen hat, der das Einfahren junger Pferde übernehmen will, ist, ob ihn die Natur mit einer guten Dosis Selbstbeherrschung, unerschütterlicher Geduld, großer Geistesgegenwart und starken Nerven ausgestattet hat. Nur wenn ihm sein Gewissen hierauf eine befriedigende Antwort erteilt, darf er daran denken, sich an eine Aufgabe zu machen, welche sämtliche dieser Eigenschaften in Anspruch nimmt. Daß er außerdem ein geschickter Fahrkünstler sein muß, versteht sich von selbst. Man möge jedoch ja nicht annehmen, daß jeder, der es zuwege bringt, ein Paar dressirte Pferde zur Zufriedenheit des Fachmannes vorzufahren, auch verdient, mit dem Einfahren roher Pferde betraut zu werden. Dies ist durchaus nicht immer der Fall, denn man kann ein ganz passabler Kutscher sein, ohne eine einzige derjenigen Eigenschaften zu besitzen, die ich soeben als die ersten und wichtigsten Voraussetzungen für den mit der Dressurarbeit angestrebten Erfolg bezeichnet habe. Eine lebendige Illustration zu diesem bekannten Erfahrungssatz war der erste Fahrmeister der Allgemeinen Nordischen Fahrschule. Der alte K. fuhr dressirte Pferde mit großer Sicherheit und Eleganz,

aber ſowie er ein Paar rohe Tiere in die Hände bekam, war nicht mehr auf ihn zu zählen. Ich hatte deshalb auch bereits den Entſchluß gefaßt, ihm zu kündigen, als der Tod dazwiſchenkam und den bedauernswerten alten Mann von der Stätte ſeines Wirkens abrief.

Zu dem Pferde übergehend, kann ich nicht genug anraten, das Einfahren mit einer kurzen, vorbereitenden Dreſſur unter dem Reiter einzuleiten. Es iſt nämlich eine vielfach beſtätigte Erfahrung, daß ein Pferd, welches die Zügelhilfen erlernt hat und unter dem Sattel oder an der Longe etwas gelenkiger geworden iſt, dem Fahrmeiſter weit weniger Mühe verurſacht, als eine vollkommen rohe Remonte; außerdem wird das Tier ſo eine beſſere Haltung und freiere Aktion gewinnen. Selbſtverſtändlich braucht eine ſolche Reitdreſſur weder beſonders langwierig noch vollſtändig zu ſein. Alles, was wir von dem Tiere verlangen, iſt, daß es ſowohl im Schritt als Trab, ſowohl auf der Volte als auf der geraden Linie, den Zügel- und Schenkelhilfen willig Folge leiſten ſoll. Dieſes Reſultat kann mit einem einigermaßen gelehrigen Pferde in ca. drei Wochen erreicht werden. Der Gebrauch von Sporen- ſowie Galoppübungen ſind hierbei aus nahe liegenden Gründen vollkommen ausgeſchloſſen. Dagegen hat es ſich als ſehr nützlich erwieſen, dem jungen Pferde gleichzeitig mit der Reitdreſſur einige Lektionen mit dem ſpaniſchen Reiter (Fig. 331) oder in Ermangelung eines ſolchen, der Longe zu geben. Hierdurch wird der Grund zu jener gefälligen Hals- und Kopfſtellung gelegt, welche wir vom Wagenpferde verlangen müſſen.

Am zweckmäßigſten iſt es, das Pferd Vormittags zu reiten und ihm am Nachmittag mit dem ſpaniſchen Reiter oder der Longe die Hals- und Nackenmuskeln abzubiegen. Daß ich dem erſtgenannten Inſtrumente den Vorzug gebe, hat ſeinen Grund darin, daß ich, wie bereits mitgeteilt, dem gewöhnlichen Stallperſonale eine richtige Führung der Longe nicht zutraue, wohingegen ich den zweckentſprechenden Gebrauch des ſpaniſchen Reiters für eine vergleichsweiſe leichte Aufgabe halte. Der mit dieſem Hilfsmittel arbeitende Abrichter braucht nur zu wiſſen, worin das Weſen einer richtigen Kopfſtellung beruht und daß dieſe, ſowie die notwendige Geſchmeidigkeit im Genick und den Ganaſchen, nur ganz allmählich zu erzielen iſt. Ein weiterer Vorzug des ſpaniſchen Reiters iſt, daß das Pferd, nachdem ihm das Inſtrument aufgelegt und die Zügel desſelben, dem momentanen Zwecke entſprechend, eingeſchnallt worden, im Stalle oder auch frei auf einem eingezäunten Platz, ſeinen Betrachtungen überlaſſen werden kann, wodurch viel Zeit und Mühe erſpart wird. Schließlich darf auch nicht überſehen werden, daß das Pferd durch den ſpaniſchen Reiter ſpielend an den Schweifriemen gewöhnt wird. Ich bin aus allen dieſen Gründen der Anſicht, daß genannter Apparat die Dreſſurarbeit in hohem

Grade erleichtert und speziell beim Einfahren von rohen Pferden nicht ohne Ungelegenheit entbehrt werden kann.

Zu den vorbereitenden Übungen gehört auch die Angewöhnung ans Geschirr. Gerade dieses wichtige Detail einer rationellen Dressur wird aber vielfach vernachlässigt. Es dürfte deshalb nicht überflüssig sein, daran zu erinnern, daß es von einem jungen und lebhaften Pferde zu viel verlangt ist, es solle ganz plötzlich mit größter Seelenruhe das lästige Geschirr auf sich dulden und gleichzeitig einen rasselnden Wagen hinter sich herziehen. Viele Pferde unterwerfen sich freilich ohne weiteres diesen harten Forderungen, viele und leider die besten werden aber auch dadurch so erschreckt und gereizt, daß sie die ganze Equipage in Stücke hauen, und jeder erfahrene Kutscher weiß, daß es oft nicht mehr als einer einzigen solchen Katastrophe bedarf, um eine vielversprechende Remonte für immer zu verderben. Wer sich mit dem Einfahren roher Pferde befaßt, sollte deshalb das bekannte italienische Sprichwort „Chi va piano, va sano“ (Langsam aber sicher) zum Wahlspruch nehmen. Dies wäre um so wünschenswerter, als die improvisirten Abrichter beinahe immer in den Fehler verfallen, zu viel auf einmal zu verlangen. Weit entfernt, dadurch Zeit zu ersparen, ziehen sie die Dressur in die Länge und trotzdem gestaltet sich das schließliche Resultat auf diese Art weniger befriedigend, als wenn sie von Anfang an die obengenannte Weisheitsregel befolgt hätten.

Ein Pferd an das Geschirr zu gewöhnen, bereitet selten besondere Schwierigkeiten, falls man sich nur Zeit läßt. Am zweckmäßigsten geht man hierbei so vor, daß man dem Tiere im Stalle erst einzelne Teile des Geschirrs und dann ganz allmählich das Ganze auflegt. Ist das Pferd auf diese Art, so zu sagen, unmerklich dahin gebracht worden, angeschirrt ruhig im Stand zu stehen und zu fressen, so ist das Schwierigste geleistet. Man kann es dann der größeren Sicherheit wegen ein paarmale angeschirrt hinausführen, — wobei die Stränge dem Tiere natürlich nicht um die Beine schlagen dürfen — und wird darauf zu den vorbereitenden Fahrlektionen übergehen.

Der hierbei zu beobachtende Vorgang ist folgender: An den Strängen des vollständig angeschirrten Pferdes werden ein paar starke Stricke oder Zügel befestigt, worauf ein Mann mit der Aufgabe betraut wird, das Pferd an der Longe zu führen und zwei andere Gehilfen je einen der verlängerten Stränge erfassen. Diesen Leuten ist aber strenge untersagt, die Flanken und Hinterbeine des Pferdes mit den Strängen zu berühren, denn anstatt dem Tiere die Scheu vor den Strängen zu benehmen, würde solches aller Wahrscheinlichkeit nach nur Anlaß zu störenden und zeitraubenden Konflikten geben. Dagegen werden die Leute angewiesen, sich allmählich, erst im Schritt, dann aber auch im Trab, vom Pferde

vorwärts ziehen zu laſſen, ſo daß dieſes lerne, den Druck des Kummets gegen die Schultern zu vertragen und eine Laſt fortzubewegen (Fig. 532). Ein Pferd, welches das thut, iſt zur Hälfte eingefahren. Nun kann man das Pferd auch einige Wendungen ausführen laſſen und es hierbei an eine flüchtige Berührung mit den Strängen gewöhnen. Dieſe Übung iſt beſonders bei lebhaften und empfindlichen Pferden von entſcheidender Bedeutung für den weiteren Verlauf der Dreſſur. Gerade deshalb darf ſie aber auch nicht überſtürzt werden. Eine halbe Stunde täglich iſt mehr als genügend.

Man kann nun zum Vorſpannen ſchreiten. Will man die Sache recht gründlich machen, ſo ſchadet es jedoch nicht, wenn man dem Pferde zuvor noch jede

Fig. 532.

Anlernen des Wagenpferdes.

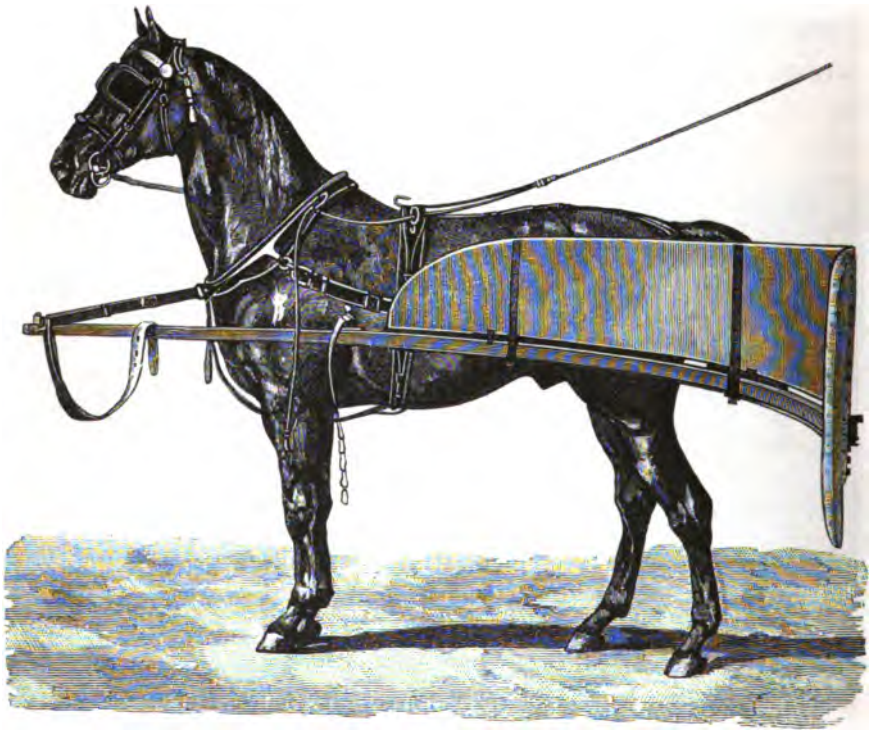
Furcht vor dem Wagen benimmt. In Ungarn und Polen habe ich geſehen, wie die Bauern zu dieſem Zwecke ihre rohen Pferde eine halbe Stunde vor dem Einſpannen aus dem Wagen freſſen ließen. Noch zweckmäßiger dürfte es jedoch ſein, das junge Tier einigemale angeſchirrt, aber ohne Stränge, neben einem ruhigen vorgeſpannten Pferde herlaufen zu laſſen.

Hiermit können die vorbereitenden Übungen als abgeſchloſſen betrachtet werden und wird nun der Wagen in Scene treten müſſen.

Eigentümlicherweiſe ſind die Männer vom Fache nicht ganz einig in Betreff der bei den erſten Zuglektionen zu beobachtenden Methode. Der Eine empfiehlt, das junge Pferd allſogleich neben einem zuverläſſigen älteren Stallgenoſſen vor einem zweiſpännigen Wagen zu ſpannen; der Zweite will nur einen vierrädrigen, einſpännigen Wagen zum Einfahren benützen und ein Dritter ſieht ſein Ideal in

dem zweirädrigen Karren. Daß letztere Ansicht viel für sich hat, ist unbestreitbar, denn im einspännigen Geschirr läßt sich das Hintenausschlagen leichter verhüten und sollte das junge Pferd rückwärtsgehen, scharfe Wendungen machen oder blind vorwärtsstürmen, so wird es dem Abrichter jedenfalls eine große Beruhigung gewähren, keine Hinterräder an seinem Wagen zu haben. Nichtsdestoweniger dürften die meisten Pferde im zweispännigen Wagen eingefahren werden. Ist der Dressur-

Fig. 533.



Schutzvorrichtung am Dressurwagen.

wagen mit den früher beschriebenen Pferdeschonern (Seite 428) versehen, so wird dies unbedingt dazu beitragen, dem Lehrling die ersten sauern Schritte auf der neuen Laufbahn zu versüßen. Unentbehrlich aber ist eine praktische Hemmvorrichtung und muß der Dressurwagen außerdem so hohe Räder haben, daß das Pferd unmöglich über die Sprengwage schlagen kann. An manchen Dressurwagen ist noch an dem hinteren Ende der Deichsel ein gepolsterter Schirm angebracht, damit sich das hintenausschlagende Pferd nicht verwunden könne. Da sich dieser Schirm bis in die Mitte der Deichsel streckt, sieht sich das Pferd auch außer Stand

geſetzt, über die Deichſel zu ſchlagen (Fig. 533). Neuere Vorrichtungen für die Dreſſur junger Wagenremonten ſind der „Trainirgöpel“ des Herrn Kaiſerlichen Landſtallmeiſter L. Paſquay-Straßburg (Fig. 534) und die amerikaniſche Dreſſur-Gabel (Fig. 535). Erſterer, der allerdings nur in größeren Etabliſſements zur Verwendung gelangen kann, bringt, wie die praktiſche Erfahrung gelehrt, den Pferden das Ziehen ſozuſagen ſpielend bei, letztere bezweckt, das junge Tier durch Anſpannen neben einem älteren Genoſſen ohne nennenswerte Anſtrengung an die

Fig. 534.

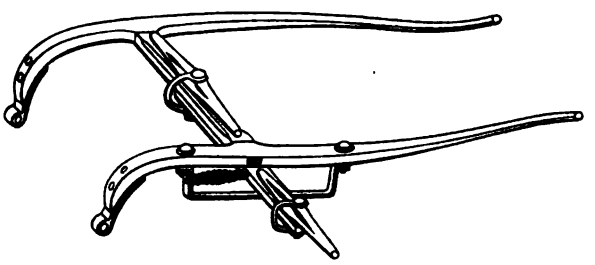
Pasquay's „Trainirgöpel“.

Zugarbeit zu gewöhnen. Ich geſtehe jedoch aufrichtig, daß ich in meiner Praxis ein Bedürfnis nach derartigen Hilfsmitteln nie empfunden habe. Mir hat die vorbeſchriebene, altbewährte Methode ſtets vollkommen genügt.

Kaum weniger wichtig als der Wagen, iſt das zum Einfahren benützte Geſchirr. In erſter Reihe iſt zu berückſichtigen, daß dasſelbe genau paſſen und von ſolideſter Gattung ſein muß, denn reißt während der erſten Fahrten etwas am Geſchirr, ſo muß die Situation im beſten Falle kritiſch genannt werden; auch kann das junge Tier durch ein ſolches Mißgeſchick ſo erſchreckt werden, daß alle Reſultate der vorhergegangenen Dreſſurarbeit verloren gehen. Daraus folgt aber keineswegs, daß das Pferd beim Einfahren viel Geſchirr auf ſich haben ſoll; im

Gegenteil, je weniger, desto besser. Zu den überflüssigen Geschirrbestandteilen zähle ich z. B. die Scheuleder, den Schweifriemen und die Aufsatzzügel. Kann das Pferd den Wagen sehen, so wird es denselben jedenfalls weniger erschreckend finden, als wenn es die ungewohnte Last nur fühlen und hören könnte, und was den Schweifriemen und den Aufsatzzügel betrifft, so kann ersterer das rohe Pferd leicht zum Hintenausschlagen reizen, während letzterer dem Tiere die zur Bewältigung der ungewohnten Arbeit nötige Freiheit der Bewegung raubt. Genannte Geschirrbestandteile dürfen dem Pferde daher erst dann aufgelegt werden, wenn es gelernt hat, ruhig und fleißig zu ziehen. Das beste Gebiß zu den ersten Fahrübungen ist eine dicke Fahrtrense mit doppelten Ringen (Fig. 416). Hamelmann empfiehlt indessen, das junge Pferd so bald als möglich mit einem leichten Pumpgebiß

Fig. 535.



Amerikanische Dressur-Gabel.

(Fig. 409) aufzuzäumen. Diese Ansicht motivirt unser Altmeister damit, daß der Fahrer weit weniger als der Reiter imstande sei, mit der Trense belebend auf das Maul des Pferdes einzuwirken. Mir leuchtet dies jedoch nicht recht ein, und speziell glaube ich nicht, daß die belebende Einwirkung der Pumpgebisse größer als jene der Trense ist. Ein recht praktischer Brauch ist, das Kummet vermittelst eines Riemens ganz lose an den Kammdeckel festzuschnallen. Hierdurch wird dem bei gesenkter Haltung des Pferdekopfes und mangelhafter Anlehnung sonst unvermeidlichen Vorrutschen des Kummets sicher vorgebeugt. Nachdem man schließlich noch in den äußeren Trensenring einen Zügel eingeschnallt hat, der von einem nebenher gehenden Gehilfen geführt wird, kann das Pferd vorgespannt werden. Hierbei gehe ich jedoch von der Voraussetzung aus, daß dem Tiere vorher durch Reiten oder Longiren aller überflüssige Stallmut ausgetrieben wurde.

Daß das Anspannen mit der größten Vorsicht und auf einem geräumigen Platz zu geschehen hat, ist selbstverständlich. Während die Gehilfen hiermit beschäftigt sind, nimmt der Abrichter seinen Platz am Bock ein und ergreift die Zügel,

ſo daß die Fahrt, ſobald das Anſpannen beendigt iſt, beginnen könne und dem Pferde das beinahe immer zu Widerſetzlichkeiten führende Stehen vor dem Wagen erſpart bleibe. Der Fahrer enthalte ſich jedoch jeder vortreibenden Einwirkung auf das Pferd. Dies überläßt er dem Gehilfen, welcher, den Hilfszügel in der rechten Hand, beim Kopf des Pferdes ſtehend, dasſelbe mittelſt Schönthun und ermunternden Zuſpruch zum Angehen zu veranlaſſen ſucht. Sollte das Pferd nun ein paar tüchtige Sätze nach vorwärts machen, ſo iſt das weit erfreulicher, als wenn es alle Viere gegen den Boden ſtemmen und ſich weigern würde, auch nur einen einzigen Schritt vorzugehen. Die Heftigkeit wird ſich ſchon mit der Zeit legen, wohingegen die Scheu vor dem Angehen bei unverſtändiger Behandlung leicht in Stetigkeit ausarten kann. Was das Pferd aber auch thun möge, iſt es ſtets mit der größten Sanftmut und Ruhe zu behandeln, denn in dieſem erſten Stadium der Dreſſur könnte ein einziges hartes Wort unheilvolle Folgen nach ſich ziehen. Man rede alſo dem Tiere freundlich zu, auch wenn ſich dasſelbe noch ſo unvernünftig benehmen ſollte.

Im Anfang wird nur geradeaus gefahren; Anhöhen und ſcharfe Wendungen ſind ſorgfältig zu vermeiden. Der Gehilfe — am zweckmäßigſten der gewöhnliche Wärter des Pferdes — geht oder läuft nebenher und darf ſich nicht auf den Wagen hinauf ſchwingen, bevor das Tier den erſten natürlichen Widerwillen gegen die ungewohnte Zugarbeit überwunden hat. Aber auch dann ſoll der Mann nicht Platz in dem Wagen nehmen, ſondern ſich nur auf den Wagentritt ſtellen, ſo daß er jeden Augenblick blitzſchnell ſeinen Poſten beim Kopf des Pferdes wieder einnehmen könne.

Länger als eine halbe Stunde dürfen dieſe erſten Lektionen nicht dauern. Bevor man das Pferd wieder ausſpannt, wird ihm ſchön gethan und empfiehlt es ſich, ihm bei dieſer Gelegenheit mit irgend einem Leckerbiſſen aufzuwarten. Selbſtverſtändlich muß dem Tiere auch bei der Rückkehr zum Stall die ſorgfältigſte Pflege zu teil werden. Ganz beſondere Aufmerkſamkeit iſt den Schultern zuzuwenden, welche infolge des bei der ungewohnten Zugarbeit entſtehenden Druckes empfindlich zu werden pflegen. Aus dieſem Grunde muß es auch als eine zweckmäßige Vorſichtsmaßregel bezeichnet werden, die Schultern der in Abrichtung ſtehenden Wagenremonten mit folgender kühlender Miſchung einzureiben:

Salmiak . . . . . 30 Gr.
Eſſig und Waſſer . . . 50 „ von jedem.

In Ermangelung von Salmiak kann man auch gewöhnliches Salz nehmen. Salmiak iſt jedoch vorzuziehen.

Alles was ſonſt noch beim Einfahren vor dem einſpännigen Wagen zu be-

obachten ist, gilt auch für die Dressur im Zweigespann und kann deshalb der Raumersparnis wegen gleichzeitig mit dieser besprochen werden.

Wie bereits erwähnt, muß jeder Dressurwagen so hoch sein, daß die Füße des Fahrenden höher als die Kruppen der Pferde zu stehen kommen und es auch einem leidenschaftlichen Strangschläger nicht leicht wird, über die Stränge, die Deichsel oder die Sprengwage zu schlagen. Auf absolute Sicherheit in dieser Hinsicht ist freilich nicht zu zählen. Mir ist es z. B. passirt, daß eine edle Remonte, die ich vor einem sehr hohen Wagen fuhr, mit solcher Kraft durch das Spritzleder schlug, daß sie tiefe Spuren an der gegenüberliegenden Holzverschalung des Kutschbockes hinterließ und mit einem Fuße im Spritzleder hängen blieb. Zum Glück ging das Pferd links von der Deichsel. Die Deichsel eines Dressurwagens sollte in ihrer rückwärtigen Hälfte stets gepolstert und mit Leder überzogen sein. Ein weiteres unentbehrliches Erfordernis ist eine feste Sprengwage, denn mit loser Wage würde das junge Tier jedesmal, wenn der ältere Genosse etwas schärfer anzieht, einen empfindlichen Stoß in die Brust erhalten. Dieser Umstand hat eine so tief einschneidende Bedeutung für den Verlauf der Dressur, daß ein Wagen, an welchem sich statt der Sprengwage eine lose Wage befindet, zu Dressurzwecken nur dann zu gebrauchen ist, wenn man letztere mit Stricken oder Ketten so solid befestigt, daß sie nicht den geringsten Spielraum behält. Pferdeschoner und Hemmvorrichtung werden jedoch dadurch nicht überflüssig.

Was das zum Einfahren benützte Zweispännergeschirr betrifft, muß dasselbe natürlich ebenso wie das Einspännergeschirr besonders stark und widerstandsfähig sein. Außerdem ist es immer vorteilhaft, wenn die Stränge derartig an dem Kummet angebracht sind, daß sie im Notfalle augenblicklich gelöst werden können (Fig. 445). Das Gebiß wird aus starken Trensen mit doppelten Ringen bestehen. Scheuleder und Aufsatzzügel sind im Anfang überflüssig. Wer besonders vorsichtig sein will, möge dagegen um den Kummetbügel am Kummet des jungen Pferdes einen starken Strick winden und durch denselben den Widerhalter beim Anspannen mit durchziehen. Dadurch wird solchen Katastrophen vorgebeugt, welche eine Folge des immerhin im Bereich der Möglichkeit liegenden Entzweigehens des Kummetbügels werden könnten. Schließlich versieht sich der Abrichter noch mit zwei Extrazügeln, von welchen der eine, der in den inneren Trensenring geschnallt und von dort unter dem Kreuzzügel durch den Kammdeckelring gezogen wird, vom Abrichter zwischen dem vierten und fünften Finger der linken Hand zu führen ist, wohingegen der andere, der in den äußeren Trensenring geschnallt wird, die Bestimmung hat, von einem nebenher gehenden Gehilfen geführt zu werden. Mit dem erstgenannten dieser beiden Hilfszügel wird bezweckt, daß der Fahrer auf das rohe Pferd einwirken könne,

ohne die Kreuzzügel in Thätigkeit zu ſetzen und ohne das andere Pferd zu beunruhigen. Der Zweck des auswendigen Hilfszügels dagegen iſt, den Gehilfen in ſtand zu ſetzen, das junge Tier je nach Bedarf vorwärtszuführen oder zurückzuhalten.

Unentbehrlich beim Einfahren einer Wagenremonte im Zweigeſpann iſt außerdem noch ein älteres, zuverläſſiges Pferd, das, unbekümmert um den mehr oder weniger kräftigen Einſpruch des jüngeren Genoſſen, vorwärts geht, ſtehen bleibt, wendet oder rückwärts tritt, wann und wie oft es dem Fahrenden beliebt. Ich habe Pferde gekannt, welche ſo entſchiedene Anlagen für dieſen ſpeziellen Dienſt an den Tag legten, daß ſie den Ehrentitel „Schulmeiſter“ vollauf verdienten. In der Dreſſuranſtalt zu Caen (Normandie) ſah ich z. B. vor mehreren Jahren einen ſolchen bereits hoch betagten Schulmeiſter, welcher, wenn der Junge nicht Raiſon annehmen wollte, ſowohl dieſen als die ganze Equipage allein vorwärts ſchleppte. Schulmeiſter dieſer Art leiſten beim Einfahren junger Pferde unſchätzbare Dienſte.

Nach dieſen vorbereitenden Übungen erfolgt das Anſpannen. Hierbei wird folgende Reihenfolge beobachtet.

Die beiden Pferde, der Schulmeiſter voraus, werden von je einem Mann zu Wagen gebracht. Das junge Pferd wird von rückwärts an ſeinen Platz an der Deichſel, d. h. an der rechten Seite derſelben geführt. Daß dies mit Vorſicht zu geſchehen hat, ſo daß das Tier nicht an den Wagentritt, die Räder oder die Ortſcheite anſtreift, iſt ſelbſtverſtändlich. Der Kopf des Pferdes wird hierbei etwas nach außen gerichtet gehalten, damit dasſelbe nicht in den bei Wagenremonten häufig vorkommenden Fehler verfalle, von der Deichſel abzudrängen. Der Fahrende hat unterdeſſen ſeinen Platz am Bock eingenommen, um ſogleich nach beendigter Anſpannung losfahren zu können, denn nichts beunruhigt junge Wagenpferde in ſo hohem Grade, als wenn ſie, fertig angeſpannt, nicht ſofort angehen dürfen, falls dies ihren momentanen Dispoſitionen entſprechen ſollte.

Das eigentliche Anſpannen wird von dem Manne beſorgt, der den Schulmeiſter hinausgeführt, während der zweite Gehilfe ſich ausſchließlich mit dem jungen Pferde beſchäftigt. Zuerſt werden die Kreuzzügel und Handſtutzen und zuletzt die Widerhalter eingeſchnallt. Sobald dies geſchehen, begibt ſich der eine Gehilfe auf die der Deichſel zugewendete Seite des Schulmeiſters, nimmt vorſichtig den inneren Strang des jungen Pferdes herunter und befeſtigt denſelben am Ortſcheit. Darauf werden auch die Stränge des Schulmeiſters befeſtigt. Unterdeſſen hat der andere Gehilfe alles aufgeboten, um die Aufmerkſamkeit des jüngeren Pferdes durch freundlichen Zuſpruch, ſanftes Schütteln der Hilfszügel, Schönthun u. ſ. w. von dem Anſpannen abzuleiten und es dazu zu vermögen, ruhig ſtehen zu bleiben.

Der das Anſpannen beſorgende Gehilfe begibt ſich nun auf die äußere Seite

des jungen Tieres, nimmt auch dort den Strang vorsichtig herunter und befestigt denselben, sowie das Tier einen Moment ruhig hält. Damit ist die Anspannung beendigt und kann nun sofort losgefahren werden.

Es kommt indessen häufig vor, daß der Lehrling absolut nicht seinen Platz an der Deichsel einnehmen will und beharrlich nach auswärts drängt. In solchen Fällen ist es rätlicher, den auswendigen Strang anfangs nicht zu befestigen, als sich lange mit dem unvernünftigen Tiere herumzubalgen. Man verlängert dann ganz einfach den Strang vermittelst eines Strickes, läßt diesen von einem dritten Gehilfen halten und fährt ohne Weiteres darauf los. Nach einer Weile wird sich das Pferd wahrscheinlich so weit beruhigt haben, daß der Strick losgemacht und der Strang auf gewöhnliche Art befestigt werden kann.

Obgleich es eigentlich selbstverständlich ist, will ich dennoch erwähnen, daß die Anspannung stets auf einem geräumigen ebenen Platze zu geschehen hat, von welchem aus die Fahrt in gerader Linie beginnen kann, sowie auch, daß das junge Pferd während der ersten Lektionen bedeutend loser als der Schulmeister gespannt werden muß.

Das Anfahren erfolgt auf ein unmerkliches, nur für den Schulmeister berechnetes Signal. In demselben Augenblick schwingt sich der eine Gehilfe auf den Wagen hinauf, wohingegen der andere so lange mit dem Hilfszügel in der Hand nebenher läuft bis sich der Lehrling beruhigt hat. Dann springt er auf den Wagentritt hinauf, um beim ersten Zeichen von Unruhe oder Widersetzlichkeit sogleich wieder seinen Platz beim Kopf des Lehrlings einnehmen zu können.

Der Fahrmeister enthält sich anfangs so viel als möglich jeder Einwirkung auf das junge Pferd. Je breiter, gerader, ebener und einsamer der benützte Fahrweg ist, desto besser. Können aber Wendungen durchaus nicht vermieden werden, so hat der Gehilfe den Lehrling in dieselben hineinzuführen, und muß absolut ein Stückchen bergauf gefahren werden, erhalten beide Gehilfen den Befehl, hinten nachzuschieben. Die Hauptsache ist, daß das junge Tier vorwärts gehe. Besser eine etwas zu scharfe, als gar keine „Pace“. Aus diesem Grund wäre es auch ein entschiedener Fehler, den Lehrling schon während der ersten Lektionen zwingen zu wollen, Schritt zu gehen. Pferde, die einen ruhigen, fließenden Schritt im Geschirr gehen, sind so gut wie eingefahren. Im vorliegenden Falle befindet sich aber das Tier noch in dem allerersten Stadium der Dressur.

Es braucht wohl kaum betont zu werden, daß man während der ersten Tage nicht zu weit fahren darf. Nach einer halbstündigen Fahrt auf ebenem Wege hat sich das junge Tier gewöhnlich so weit beruhigt, daß man nach Haus fahren kann. Um so besser, wenn man hierbei vermeiden kann, denselben Weg zu nehmen, denn

einerſeits entgeht man ſo der fatalen Kehrtwendung und andererſeits iſt es durchaus nicht wünſchenswert, daß ſich der Lehrling angewöhne, in der erſehnten Wendung das Signal zum Nachhausſtürmen zu erblicken.

Auf dem Stallhof wird das junge Pferd unter beſtändigem freundlichen Zuſpruch in der Reihenfolge ausgeſpannt, daß zuerſt die Stränge, dann die Widerhalter und ſchließlich die Handſtutzen und Kreuzzügel losgeſchnallt werden.

Im weiteren Verlauf der Dreſſur wird dem Lehrlinge beigebracht, ruhig anzugehen, ſtehen zu bleiben und aufs neue anzuziehen, bald rechts, bald links von der Deichſel zu gehen, ſich mit guter Anlehnung und korrekter Haltung ſowohl im Trab als auch im Schritt zu produziren und in allen Wendungen, in kupirtem Terrain, auf dem Pflaſter u. ſ. w. ſtets das Benehmen eines aus guter Schule hervorgegangenen, ſorgfältig durchgebildeten Wagenpferdes an den Tag zu legen.

Hat es das Tier ſo weit gebracht, ſo kann es ohne Weiteres mit einem anderen jungen Pferde zuſammengeſpannt oder in einem Viererzug eingeſtellt werden.

Dies wäre, in kurzen Zügen geſchildert, die bewährteſte Dreſſurmethode. Nun noch Anweiſungen für alle die Fälle zu geben, welche bei der praktiſchen Ausführung die Einſicht und Geiſtesgegenwart des Kutſchers auf die Probe ſtellen könnten, halte ich für deſto überflüſſiger, als ich mich der Hoffnung hingebe, daß der geneigte Leſer meinen vorhergehenden Betrachtungen über die Fahrkunſt genügende Aufmerkſamkeit geſchenkt hat. Das Einfahren junger Pferde unterſcheidet ſich nämlich nur inſofern von den Regeln, welche ich für das gewöhnliche Fahren aufgeſtellt, daß dasſelbe, falls ich mir den Ausdruck erlauben darf, mit noch größerem „Zartgefühl“ betrieben werden muß.

Eins möchte ich jedoch dem Leſer noch ans Herz legen und das iſt: auch bei der Dreſſur von Wagenpferden ſo lange als nur irgend möglich alle Konflikte, die mit einer Niederlage endigen könnten, zu vermeiden, denn verbleibt der Sieg nur ein einzigesmal dem Pferde, ſo ſteht zu befürchten, daß dasſelbe nachhaltigen Nutzen aus der Entdeckung ziehen wird, daß die Überlegenheit des Menſchen nicht auf unerſchütterlichen Grundlagen ruht. Aus demſelben Grunde muß aber der Konflikt, wenn er einmal zum Ausbruch gekommen, ſeitens des Fahrmeiſters mit der größten Energie zu Ende geführt werden. Es geht alſo nicht an, ein Pferd, das eine Unterbrechung der Fahrt notwendig gemacht hat, in den Stall zu führen, ſondern muß in ſolchen Fällen der Schaden möglichſt ſchnell reparirt, das widerſpenſtige Tier dann ſofort wieder vorgeſpannt und die Fahrt auf Sein und Nichtſein fortgeſetzt werden.

Und da wir gerade davon reden, wie wünſchenswert es iſt, jede Meinungsverſchiedenheit mit dem Pferde gütlich ausgleichen zu können, will ich auch hervorheben,

daß der Effekt, den Liebkosungen erfahrungsgemäß auf das Pferd machen, nicht ausschließlich in der damit bezweckten Aufmunterung, sondern noch mehr darin zu suchen ist, daß die Aufmerksamkeit des Tieres von dem Gegenstand seiner Furcht abgelenkt wird.

Diese Thatsache veranlaßt mich, das Kapitel von der Fahrkunst mit zwei Wahlsprüchen abzuschließen, die mir so recht für den Abrichter junger Pferde geschaffen erscheinen. Der eine lautet: „Fortiter in re, suaviter in modo“ (Stark in der Begründung, mild in der Art); der zweite ist: „Festina lente“ (Eile mit Weile).

Neuntes Kapitel.

Das Hauptsächlichste der Anatomie und Physiologie des Pferdes.

Daß ein für Pferdefreunde und Pferdewärter geschriebenes Handbuch populär und leichtfaßlich gehalten sein muß, wird wohl niemand bestreiten. Daraus ergibt sich aber für mich die Verpflichtung, in den Kapiteln, welche, wie das vorliegende, von dem jedermann zugänglichen praktischen Gebiete in den Vorhof des Tempels der Wissenschaft führen, die Verbindung auch mit jenen Lesern aufrecht zu erhalten, die ihre ganze Bildung der Volksschule zu verdanken haben. Was ich hier über die Anatomie und Physiologie des Pferdes mitteilen werde, ist deshalb nichts anderes als eine treue Wiederholung meiner in der „Allgemeinen Nordischen Fahrschule“ gehaltenen Vorträge über diese Fächer*. Daß dies nicht viel ist, gebe ich gern zu. Die Erfahrung hat mir jedoch die Überzeugung beigebracht, daß es denjenigen genügt, die ohne Anspruch auf höhere Bildung, von der Wissenschaft nur ein klares „deshalb“ als Antwort auf die während des täglichen Dienstes sich vordrängenden „weshalb?“ verlangen. Wer einem höheren Standpunkte zustrebt, wird auch ohne meine Anleitung den dorthin führenden Weg finden. Mein

---

* Dieses Kapitel ist naturgemäß ein Sammelwerk, in welchem die Errungenschaften namhafter Forscher und Praktiker Verwertung fanden. Als Quellen benützte ich vorzugsweise die „Hippologischen Studien“ von Georg Petzer, die „Spezielle Physiologie“ von Weiß, die „Anatomie der Haustiere“ von Ludwig Franck, „Das gesunde Pferd“ von L. Hoffmann, und mehrere andere anerkannt gute Werke.

Ehrgeiz ist befriedigt, wenn es mir gelingt, Lesern dieser Kategorie Anhaltspunkte zur Auffrischung ihres Gedächtnisses zu bieten.

Daß ich die Anatomie und Physiologie überhaupt in mein Programm aufgenommen, hat seine Erklärung darin, daß die Kenntnis vom Bau und von den Verrichtungen des Pferdekörpers als die Grundlage der rationellen Pferdewartung zu betrachten ist. Unentbehrlich für jeden Pferdewärter, sollte dieselbe deshalb auch einen hervorragenden Bestandteil jedes Unterrichts ausmachen, der den Zweck hat, die Interessen der Pferdewartung zu fördern.

Die Anatomie in dem hier vorliegenden Sinne ist die Lehre von der Organisation der Organismen, oder mit anderen Worten, von der Zergliederung der Pflanzen und tierischen Körper.

Es gibt daher eine Anatomie der Pflanzen, eine Anatomie des Menschen und eine Anatomie der Tiere. Diese letztere, auch Zootomie genannt, umfaßt:

1) Die Knochenlehre,
2) Die Lehre von den Muskeln,
3) Die Lehre von den Gefäßen,
4) Die Lehre von den Nerven,
5) Die Lehre von den Verdauungs-, Atmungs-, Harn- und Geschlechtsorganen,
6) Die Lehre von den Sinnesorganen, umfassend den Gesichts-, Gehör-, Tast-, Geschmacks- und Geruchsinn.

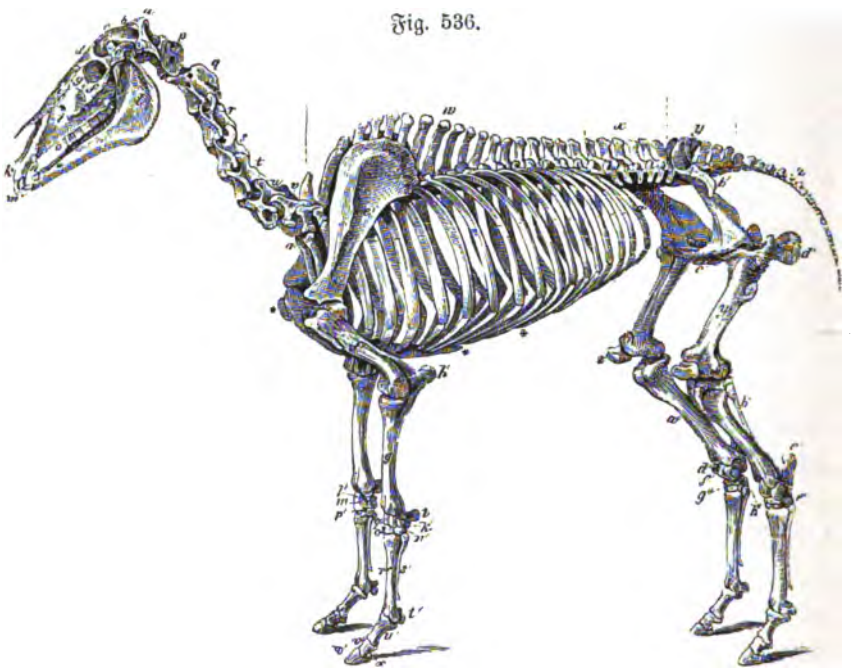
Die Knochenlehre.

Das Skelett oder Knochengerüst bildet das Fundament für die Weichteile des Körpers. Nach der Form teilt man die Knochen in lange — von welchen einige im Inneren eine Markhöhle besitzen und deshalb auch Röhrenknochen genannt werden, z. B. das Armbein — kurze und glatte ein. Dieselben sind hart und von geringer Elastizität. Mit dem zunehmenden Alter schwindet aber auch diese unbedeutende Elastizität und damit auch die Widerstandsfähigkeit der Knochen. Auf der Außenseite sind die Knochen von einer gelblichweißen Haut, der sog. Beinhaut überzogen, aus welcher die Blutgefäße und Nerven in die Knochen hineingehen. Die Beinhaut vermittelt also die Ernährung des Knochens und bedingt das Wachstum desselben in die Dicke, sowie die Erhaltung der jedem Knochen eigentümlichen Form. Der Knochen stirbt ab, wenn die Beinhaut zerstört wird oder es entstehen z. B. sog. Überbeine, wenn dieselbe durch äußere Gewalt gereizt wird. Die Knochen-

masse bildet eine Mischung von ungefähr $^2/_3$ Mineral- und $^1/_3$ organischen Bestandteilen. Zu den ersteren zählen: phosphorsaurer und kohlensaurer Kalk und phosphorsaure Magnesia. Die organische Substanz besteht aus Knochenleim.

Die Verbindungen der Knochen mit einander sind entweder beweglich oder unbeweglich. Die freie, bewegliche Verbindung wird zum größten Teile durch sog. Gelenke vermittelt; jedoch geschieht dieselbe auch durch Muskeln und Bänder

Fig. 536.



Skelett des Pferdes.

z. B. zwischen den Knochen des Rumpfes und den vorderen Gliedmaßen. Die Gelenke entstehen dadurch, daß die Gelenkflächen derjenigen Knochen, welche sich zu einem Gelenke vereinigen, sich berühren und vermittelst eines Kapselbandes und zweier Seitenbänder zusammengehalten werden. Das Kapselband, welches sich von dem einen Band zu dem anderen streckt, umschließt das Gelenk wie ein Sack oder eine Kapsel und ist auf der inwendigen Fläche mit einer Synovialhaut bekleidet, die eine zähe Flüssigkeit, die sog. Gelenkschmiere absondert. Die Synovialhaut hat die Bestimmung, die Gelenkflächen schlüpfrig zu erhalten und auf diese Weise die Bewegungen zu erleichtern. Je mehr Bewegung die Tiere haben, desto mehr Gelenkschmiere wird produzirt.

Die unbeweglichen Verbindungen der Knochen miteinander geschieht durch Näte, welche z. B. an den Knochen des Schädels und des Gesichtes vorkommen, und durch Einkeilung, womit die Verbindung der wie ein Keil in den Zahnhülsen steckenden Zähne mit dem Skelett bezeichnet wird.

Das Skelett (Fig. 536), welches aus 252 Knochen besteht, wird folgendermaßen eingeteilt:

I. Knochen des Kopfes.

A. Knochen des Hirnschädels.

Oberhauptbein a	1	Gehörknöchelchen:	
Sichelbein b	1	Hämmer	2
Vorderhauptbein c	2	Amboſe	2
Stirnbein d	2	Steigbügel	2
Schläfenbeine e	2	Linſen	2
Keilbein	1		
Siebbein	1		

B. Knochen des Angeſichts.

Naſenbeine h	2	Naſenmuſcheln	4
Thränenbeine g	2	Hinterkiefer l	1
Jochbeine f	2	Zungenbein	1
Große Kieferbeine i	2		
Kleine Kieferbeine k	2	Zähne:	
Gaumenbeine	2	Schneidezähne m	12
Flügelbeine	2	Hakenzähne n	4
Pflugſcharbein	1	Backenzähne o	24

II. Knochen des Rumpfes.

A. Knochen der Wirbelſäule.

Halswirbel p—v	7	Kreuzbein y	1
Rückenwirbel w	18	Schweifwirbel z	18
Lendenwirbel x	6		

B. Knochen der Bruſt.

Rippen a—a	36	Bruſtbein *	1

C. Knochen des Beckens.

Darmbeine b'	2	Sitzbeine d,	2
Schambeine c'	2		

III. Knochen der Gliedmaßen.

A. Knochen der vorderen Gliedmaßen.

Schulterblätter e'	2	Kahnförmige Beine o'	2
Armbeine f'	2	Halbmondförmige Beine p'	2
Vorarmbeine g'	2	Erbsenbeine q'	2
Ellbogenbeine h'	2		
		Schienbeine r'	2
Knieknochen:		Griffelbeine s'	4
Hakenbeine i'	2	Gleichbeine t'	4
Vieleckige Beine k'	2	Fesselbeine u'	2
Keilförmige Beine l'	2	Kronbeine v'	2
Würfelförmige Beine m'	2	Hufbeine w'	2
Kegelförmige Beine n'	2	Strahlbeine x'	2

B. Knochen der hinteren Gliedmaßen.

Oberschenkelbeine y'	2	Kleine Kahnbeine g''	2
Kniescheiben z'	2	Pyramidenbeine h''	2
Große Unterschenkelbeine a''	2		
Kleine Unterschenkelbeine b''	2	Schienbeine	2
		Griffelbeine	4
Sprunggelenksknochen:		Gleichbeine	4
Fersenbeine c''	2	Fesselbeine	2
Rollbeine d''	2	Kronbeine	2
Würfelbeine e''	2	Hufbeine	2
Große Kahnbeine f''	2	Strahlbeine	2

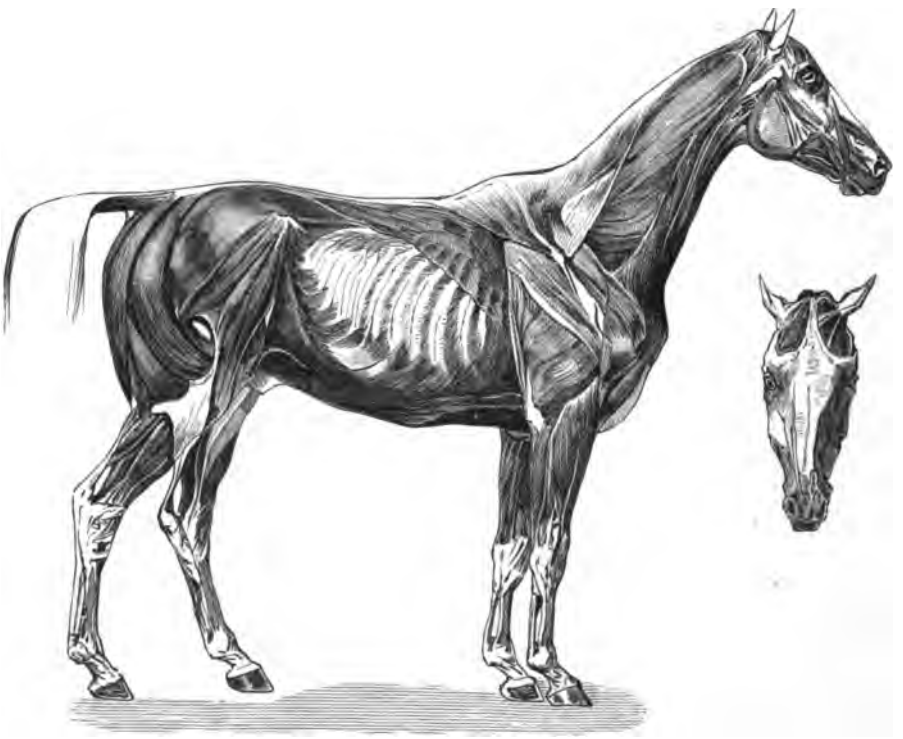
Die Knochen und Bänder werden passive Organe der Bewegung genannt. Die aktiven Organe der Bewegung sind

Die Muskeln.

Dasjenige Gewebe, welches im gewöhnlichen Leben Fleisch genannt wird, bezeichnen die Anatomen mit dem Namen „Muskeln" (Fig. 537). Die Muskeln bestehen aus Fasern und Bündeln, welche die Fähigkeit besitzen, sich selbständig zusammenzuziehen und dadurch Bewegung hervorzurufen. Die Muskeln, welche sich am Skelette und den nach außen gelegenen Organen anheften, sind rot, quer-

gestreift, und gehen entweder in wirkliche Sehnen oder in sehnige Ausläufer über. Da ihre Thätigkeit vom Willen des Individuums abhängt, werden sie *willkürliche* Muskeln genannt, im Gegensatz zu jenen, die im Herzen, Magen, Darmkanal und der Urinblase liegend, nicht dem Willen des Individuums unterliegen und daher *unwillkürliche* Muskeln genannt werden. Diese letzteren unterscheiden sich von den willkürlichen Muskeln auch dadurch, daß sie blaßrot und glatt sind.

Fig. 537.



Ein Teil der Muskeln in ihrer Körperlage.

Die willkürlichen Muskeln werden ihrer Lage nach eingeteilt in die des Kopfes, des Halses, des Rückens, des Bauches, des Schweifes und der Extremitäten; ihrer Thätigkeit nach aber in Beuger- und Strecker-, Ein- und Auswärtszieher-, Dreher- und Niederzieher-, in Heber- und Schließmuskeln.

Unmittelbar unter der Haut ist eine Muskelschichte gelagert, deren Bestimmung ist, die Haut beweglich zu erhalten.

Am Pferdekörper befinden sich im Ganzen 520 Muskeln, deren Wirkung sich entweder unterstützt oder gegenübersteht. Erstere heißen *koordinirte Muskeln*,

letztere nennt man Antagonisten. So sind z. B. alle diejenigen Muskeln, welche bei der Beugung eines Gelenks mitwirken, — die Beuger — koordinirte Muskeln, wohingegen jene, welche dasselbe Gelenk strecken, Antagonisten der Beuger sind.

Die Muskelwirkung beruht auf der Zusammenziehungsfähigkeit und Dehnbarkeit der Fleischfaser. Die Regelmäßigkeit dieser Bewegung hängt dagegen von den in den Muskeln verbreiteten Nerven ab, welche entweder mit dem Gehirn oder mit dem Rückenmark in Verbindung stehen. Wenn das Pferd z. B. einen oder mehrere Muskeln in Bewegung setzen will, so teilt sich dieser Entschluß vermittelst der Nerven gleich einer telegraphischen Botschaft dem betreffenden Muskel mit und die gewünschte Bewegung erfolgt. Störungen in den Funktionen der zu den Muskeln gehenden Nerven haben zur Folge, daß das Tier entweder von Krämpfen oder Lähmungen heimgesucht wird.

Der Übergang vom Muskelfleisch in Sehnen geschieht am Vorderfuße oberhalb des Knies, am Hinterfuße oberhalb des Sprunggelenkes. Die sehnige Fortsetzung des Sprunggelenkstreckers wird Achillessehne genannt. Sie ist die stärkste Sehne im Pferdekörper und wird in dieser Hinsicht, die Knochensubstanzen ausgenommen, nur von dem Nackenbande, welches die Bestimmung hat, Kopf und Hals in der Richtung zu erhalten, übertroffen.

Die Gefäße.

Die Gefäße sind röhrenförmige Kanäle, welche sich in Form eines Netzes im ganzen tierischen Körper ausbreiten, und unterscheidet man die Blut- und Lymphgefäße. Die Blutgefäße teilen sich wieder in Puls- oder Schlagadern (Arterien) und Blutadern (Venen).

Die Pulsadern bestehen aus einer inneren, sehr feinen und serösen, einer gelbfaserigen und elastischen und einer äußeren oder Zellhaut, mit welcher sie an die nachbarlichen Gebilde angeheftet sind. Sie führen das reine, rote Blut vom Herzen in die verschiedenen Bestandteile des Körpers und nehmen mit der Aorta, auch Körperschlagader genannt, ihren Ursprung aus der linken Herzkammer. Diese Aorta teilt sich in der Gegend des vierten Rückenwirbels in zwei Äste, die vordere und die hintere Aorta. Erstere versorgt den Kopf, den Hals und die vorderen Extremitäten, letztere die Brust, den Bauch und die hinteren Extremitäten. In den Arterien wird das Blut stoßweise vorwärts getrieben, wodurch der Aderschlag hervorgebracht wird.

Die feinen Gefäße, in welche sich die Arterien verzweigen und welche den

Übergang zwischen Puls- und Blutadern vermitteln, werden Haargefäße oder Kapillaren genannt. Dank dem Umstande, daß ihre äußerst dünnen Wandungen das Blutwasser und die Gase durchlassen, wird das Blut in denselben der äußerst wichtigen Veränderung unterworfen, welche das schwarze, untaugliche Venenblut in rotes, taugliches Arterienblut verwandelt.

Die Venen oder Blutadern bestehen ebenfalls aus drei Häuten, welche jedoch dünner als diejenigen der Pulsadern sind. Bei den meisten Blutadern bildet die innere seröse Haut eine Menge Klappen, welche das Zurückfließen des Blutes verhindern. Die Arterien dagegen bleiben offen stehen. Die Venen führen das zur Ernährung untaugliche Blut zum Herzen zurück und vereinigen sich in zwei, den beiden Aorten entsprechenden Hauptstämmen, nämlich der vorderen und hinteren Hohlvene, welche vereint in die rechte Herzvorkammer münden.

Die Lymphgefäße haben den Zweck, die im tierischen Körper aufgenommenen Stoffe die zur Blutbildung erforderliche Mischungsänderung erleiden zu lassen, worauf dieselben dem Venenblut zugeführt werden. Man unterscheidet Lymphgefäße und Lymphdrüsen. Erstere, auch Saugadern genannt, sind mit einer hellen, milchigen Flüssigkeit gefüllt. Diese Flüssigkeit heißt Chylus oder Milchsaft und kommt im Magen und Darmkanale vor, während die helle, ungefärbte Flüssigkeit, welche Lymphe genannt wird, in den übrigen Teilen des Körpers verbreitet ist. Die Lymphdrüsen sind runde oder ovale, graue, rote, braune, bisweilen auch schwarze Körperchen von der Größe einer Erbse, welche in großer Anzahl sowohl in dem Bindegewebe unter der Haut, als auch besonders längs der Blutadern und in gewissen Körperteilen vorkommen. Ihre Bestimmung ist, die in den Lymphgefäßen enthaltene Flüssigkeit zur Blutbildung vollkommen geeignet zu machen. Bei jungen Tieren sind dieselben größer als bei älteren. Sie schwellen bei Erkrankung häufig an.

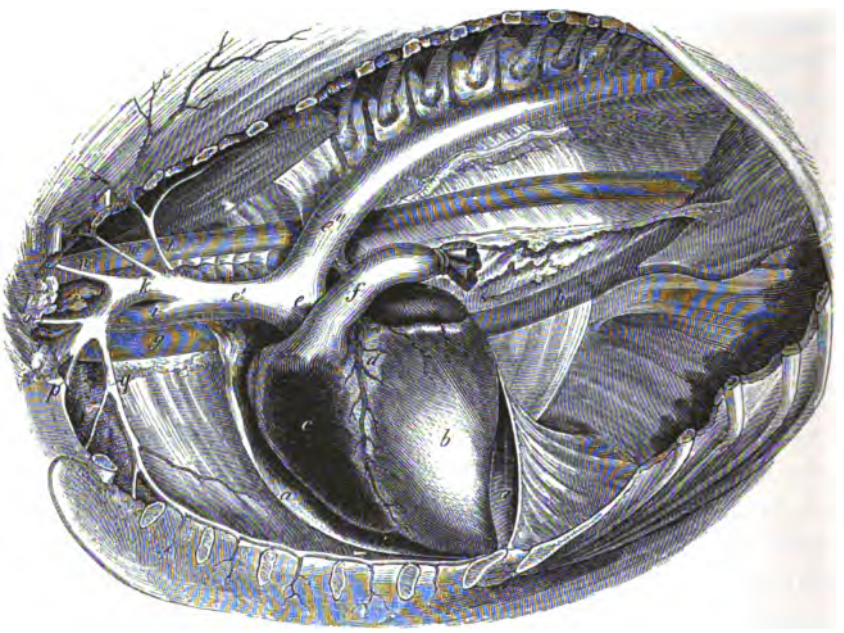
Das Herz (Fig. 538 und 539) ist der Mittelpunkt des Blutgefäßesystems. Es hat seine Lage in dem vorderen Teile der Brusthöhle, ungefähr zwischen dem dritten bis siebenten Rippenpaare, mehr auf der linken Seite und etwas schief von vorne nach hinten. Mit dem breiten Ende (der Grund) nach oben und dem schmalen (die Spitze) nach abwärts gerichtet, ist es durch die große Pulsader am Rückgrat befestigt, hängt aber sonst frei, vom Herzbeutel eingeschlossen. Dieser Beutel, welcher aus zwei Häuten zusammengesetzt ist — einer äußeren, dickeren und einer inneren, dünnen — hat den Zweck, das Herz vor Druck und Reibung zu schützen.

Das Herz ist ein den unwillkürlichen Muskeln angehöriges, dunkelrotes, kegelförmiges Organ, an welchem man den Grund, die Spitze, einen vorderen und hinteren Rand und zwei Seitenflächen unterscheidet. Es schließt vier Höhlen in

ſich: die zwei oberen kleinen nennt man die Herzvorkammern; die zwei unteren großen die Herzkammern. Die Verbindung zwiſchen den Herzvorkammern und den Herzkammern iſt in jeder Herzhälfte durch Klappen hergeſtellt. Die rechte Herzkammer nimmt das Venenblut auf, die linke ſtößt das gute, gereinigte Blut in die Aorta aus.

Während ſich die beiden Vorhöfe zuſammenziehen, erweitern ſich die Kammern, nehmen das Blut auf und ſtoßen es, wenn ſie ſich jetzt zuſammenziehen, in die

Fig. 538.



Bruſthöhle des Pferdes von der linken Seite geöffnet. a Aufgeſchnittener Herzbeutel, b linke, c rechte Herzkammer, d linke Kranzarterie, e Aorta, e' vordere, e" hintere Aorta, f Lungenarterie, g vordere, h hintere Hohlvene, i Armkopfarterie, k linke Achſelarterie, l linke Rückenarterie, m tiefe Nackenarterie, n Vertebralarterie, o untere Halsarterie, p äußere Bruſtarterie, q innere Bruſtarterie.

Aorta und Lungenarterie, während welcher Zeit die Vorkammern ſich wieder erweitern und die Klappen ſchließen, ſo daß das Blut nicht zurückfließen kann.

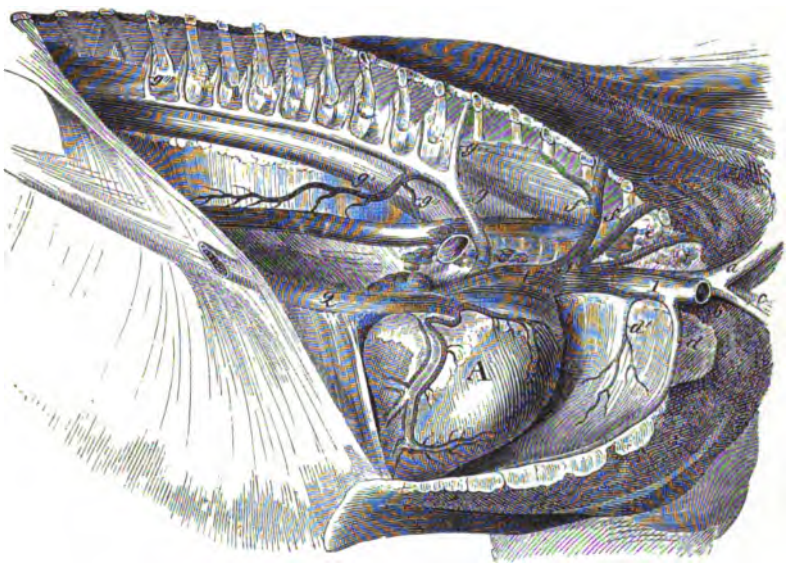
In der beſtändigen Wiederholung dieſes Vorganges beſteht die Verrichtung des Herzens.

Das Herz hat alſo die Beſtimmung, das gute arterielle Blut durch die Aorta aus der linken Herzkammer nach den einzelnen Teilen des Körpers zu führen und das ſchlechte Blut durch die Venen wieder in die rechte Herzkammer aufzunehmen. Dieſe Bewegung des Blutes von der linken Herzkammer in den tieriſchen Körper und den Weg zurück in die rechte Herzkammer nennt man den großen Kreislauf.

Der kleine Kreislauf entsteht dadurch, daß das venöse Blut aus der rechten Kammer durch die Lungenarterie in die Lunge und von dieser, nachdem die eingeatmete Luft es gereinigt, durch die Lungenvene als Arterienblut in den linken Vorhof und die linke Kammer zurückgeführt wird.

Zur Verdeutlichung dieses Kreislaufes stellt man sich denselben folgendermaßen vor: Die linke Herzvorkammer nimmt arterielles Blut aus den Lungen-

Fig. 539.



Brusthöhle des Pferdes von der rechten Seite geöffnet. 1 1 Vordere Hohlvene, a linke Achselvene, b abgeschnittene rechte Achselvene, c die linke Drosselvene, d die rechte innere Brustvene, d' vordere Mittelvene, e rechte Halswirbelvene, f gemeinschaftlicher Stamm der tiefen Halsvene f' und der Rückenvene f'', g ungepaarte Vene, g' Schlundvene, g'' Bronchialvene, g''' g'''' Zwischenrippenvene. (Leyh.)

venen, zieht sich zusammen und stößt dasselbe in die linke Herzkammer aus, welche sich nun ebenfalls zusammenzieht und ihren Inhalt stoßweise in die an dieser Kammer entspringende Aorta abgibt, von wo das Blut in alle Äste und Kapillaren dieser großen Pulsader ausgetrieben wird. Hier verwandelt sich das bisher arterielle Blut in venöses, geht in die Venen über und wird durch die vordere und hintere Hohlvene in die rechte Herzvorkammer geleitet, welche, indem sie sich zusammenzieht, das nun venöse Blut in die rechte Herzkammer abgibt. Aus der rechten Kammer wird das Venenblut durch die Lungenarterie in die Lunge, und von dieser, nachdem die eingeatmete Luft es gereinigt, durch die Lungenvene als

Arterienblut in den linken Vorhof und die linke Kammer zurückgeführt. Damit ist sowohl der große als der kleine Kreislauf beendigt.

Fig. 540.

1 die vordere Hohlvene, 2 die hintere Hohlvene, 3 die rechte Vorkammer, 4 die rechte Herzkammer, 5 die Lungenpulsader, 6 6 die Haargefäße der Lungen, 7 die Lungenvenen, 8 die linke Vorkammer, 9 die linke Herzkammer, 10 und 11 die vordere Großpulsader, 12 das Haargefäßnetz des Kopfes, des Halses und des Vorderkörpers, 13 die hintere Großpulsader, 14 die Leberarterie, 15 die Arterie des Magens, der Gedärme, der Milz und der Bauchspeicheldrüse, 16 das Haargefäßnetz dieser Organe, 17 die Pfortader, 18 das Haargefäßnetz der Leber, 19 die Lebervenen, 20 die Pulsadern des übrigen Hinterkörpers, 21 das Haargefäßnetz des Hinterkörpers.

Fig. 540 gibt eine schematische Darstellung des Kreislaufes und der Werkzeuge desselben. Durch Pfeile ist die Richtung der Blutströme angegeben.

Die in dem Vorstehenden beschriebenen Zusammenziehungen und Erweiterungen des Herzens, erfolgen bei einem gesunden Pferde in ruhigem Zustande 36—40 mal in der Minute, bei Hengsten aber nur 28—34 mal innerhalb derselben Zeit. Diese Zusammenziehung und Erweiterung bewirkt wie bei jedem Muskel eine Verkürzung und Verdickung, sowie eine schwache Veränderung des Ortes — das Herz dreht sich von rechts nach links um seine Achse. Die dabei gehobene Spitze schlägt zwischen der fünften und siebenten Rippe an die Brustwand an, um im nächsten Moment zurückzuweichen. Das ist der hinter dem linken Ellbogenhöcker fühlbare Herzstoß oder Herzschlag. Die Zahl der Pulse ist daher der Zahl der Herzschläge gleich. An der Stelle, wo das Herz an die Brustwandung anschlägt, hört man auch die sogenannten Herztöne — zwei schnell auf einander folgende, durch die Bewegung des Herzens bedingte Töne. Der erste derselben ist tiefer, länger anhaltend als der zweite und trifft mit dem Herzschlage, der zweite kürzere und hellere mit der Erweiterung der Kammern zusammen.

Das Blut bildet den Zentralherd des Ernährungsprozesses. Während des fortwährenden Kreislaufes durch den Körper gibt dasselbe die zur Ernährung der Gewebe dienenden Bestandteile ab und scheidet die auf diesem Wege aufgenommenen Zersetzungsstoffe aus. Das Blut vermittelt also den Umsatz im Körper des Tieres. In dem Zustande, in welchem es durch

die Adern fließt, ist das Blut eine rote, warme (+ 38° C.) Flüssigkeit, welche aus nur durch Vergrößerung sichtbar werdenden roten und weißen Körperchen — die Blutkörperchen — und die Blutflüssigkeit (Plasma) besteht. Sobald das Blut aus einer Blutader gelassen wird, gerinnt dasselbe zu einer weichen, roten Masse. Nach einigen Stunden zieht sich diese Masse zu einem kleineren Umfange zusammen, wobei eine gelbliche Flüssigkeit — das Blutserum — ausgepreßt wird. Die nunmehr in dem Serum schwimmende Masse ist der Blutkuchen. Derselbe besteht aus Blutkörperchen, Serum und Faserstoff (Fibrin), auf dessen Ausscheidung aus dem Plasma des Blutes die Gerinnung des letzteren beruht. Die Menge des Blutes beträgt beim Pferde etwa $^1/_{12}$ des Körpergewichts.

Die Nerven.

Unter Nerven versteht man jene Organe, welche das Vermögen besitzen, die Empfindung und die Bewegung zu vermitteln. Nach ihrem Ursprunge werden sie eingeteilt in:

1) Gehirnnerven,
2) Rückenmarksnerven,
3) Ganglionnerven.

Und nach ihren Verrichtungen in:

1) Sinnesnerven,
2) Bewegungsnerven,
3) Empfindungsnerven,
4) Ernährungs- und Absonderungsnerven.

Die Nerven sind weißliche oder graue, rundliche, aus dünnen Fasern zusammengesetzte Schnüre verschiedener Stärke, welche aus Marksubstanz bestehen und sich im ganzen Körper — die hornigen Gebilde desselben ausgenommen — verzweigen.

Man unterscheidet zwölf Paare Gehirnnerven, die symmetrisch aus dem Gehirn entspringen. Alle Sinnesnerven, bis auf die für den Gefühlssinn, welche über die ganze Körperfläche verteilt sind, liegen am Kopfe; ihre Enden sind die Sinnesorgane, Augen, Ohren, Nase, Zunge; ihr Zentrum ist das große Gehirn und daraus folgt, daß Krankheiten desselben sich fast immer in gestörter Thätigkeit einzelner oder aller Sinnesnerven zu erkennen geben. Diese übrigen Kopfnerven sind teils Bewegungs-, teils Empfindungsnerven für die beweglichen Teile des Kopfes und für die Haut; ausgenommen ist nur das zehnte Hirnnervenpaar, die Lungen-Magennerven, welche mit dem Kopfe nichts zu thun haben, sondern

sich in der Brust- und Bauchhöhle verbreiten. Das elfte Paar sind keine eigentlichen Hirnnerven, sondern gehören zum Halse und zu den Rückenmarksnerven.

Die Rückenmarksnerven haben eine obere und eine untere Wurzel. Alle diese Nerven sind gemischter Art, d. h. sie besitzen sowohl Empfindungs- als Bewegungsfasern.

Die Ganglionnerven bestehen hauptsächlich aus den beiden großen sympatischen Nerven, welche an der Grenze des Kopfes und Halses beginnend, bis an den Schwanz laufen. Eigentümlich an dem Aussehen dieser Nerven ist die graue Farbe, sowie daß sie in ihrem Verlaufe eine Menge Anschwellungen oder Knoten (Ganglien) aufweisen, welche als Anknüpfungspunkte für unzählige, teils von den Gehirnnerven, teils von den Rückenmarksnerven ausgehende Nervenäste dienen. Diese an der Ernährungsthätigkeit teilnehmenden Nerven verzweigen sich zum Herzen, den Lungen, dem Magen, den Gedärmen und den Gefäßwandungen, oder mit anderen Worten, zu den Organen der Ernährung.

Das Gangliennervensystem unterscheidet sich von den übrigen Nerven auch darin, daß es unabhängig vom Zentralnervensystem ist. Der Wille hat keinen Einfluß auf dessen Funktionen, welche darin bestehen, die unbewußten, während des ganzen Lebens ununterbrochenen Bewegungen vieler Eingeweide, z. B. des Herzens und der Gedärme, zu dirigiren. Aus dieser eigentümlichen Selbständigkeit des sympatischen Nervensystems erklärt sich auch der Umstand, daß die lebendigen Bewegungen gewisser Eingeweide noch einige Zeit nach dem Tode des Individuums andauern.

Das Gehirn ist das Zentralorgan des ganzen Nervensystems. Von drei Häuten — die harte, die Spinnweben- und die weiche Hirnhaut — umgeben, wird es von dem Ober-, Vorderhaupt-, Schläfen-, Stirn-, Sichel-, Keil- und Siebbeine eingeschlossen. Das Gehirn bildet eine direkte Fortsetzung des Rückenmarks und teilt sich in das große und kleine Gehirn, den Hirnknoten und das verlängerte Mark ein.

Das große Gehirn liegt im unteren, das kleine im oberen Teile der Schädelhöhle, der Hirnknoten (Varolsbrücke) verbindet das große mit dem kleinen Gehirn und dem verlängerten Mark.

Das verlängerte Mark ist der hinterste Teil des Gehirns, der in das Rückenmark übergeht und beim ersten Halswirbel endigt.

Das Rückenmark ist jener dicke Markstrang, welcher in dem von den Hals-, Rücken-, Lenden-, Kreuz-, und Schweifwirbeln gebildeten Kanale seine Lage hat.

Was die Funktionen der einzelnen Gehirnteile betrifft, kam man durch verschiedenartig angestellte Versuche zu der Annahme, daß das große Gehirn von Bedeutung für die Geistesfähigkeit ist, das kleine Gehirn die Muskelbewegungen

ordnet, der Hirnknoten jene Bewegungen leitet, welche zur Erhaltung des Gleichgewichtes nötig sind und das verlängerte Mark die Atmungsthätigkeit bewerkstelligt und in ihm zugleich der Sitz des Willenseinflusses auf die willkürlichen Muskeln, sowie des Empfindungsvermögens ist.

Die Verdauungsorgane.

Unter Verdauungsorganen versteht man jene Teile des tierischen Körpers, welche die Bestimmung haben, die Nahrungsmittel aufzunehmen, zu verkleinern, mit Säften zu mischen und in einen Brei umzuwandeln, den man Nahrungsbrei

Fig. 541.

Der Pferdemagen von außen. a Linker Sack, b rechter Sack, c großer, d kleiner Bogen, e Schlund, f Zwölffingerdarm.

oder Chymus nennt, aus welchem durch fernere Umwandlung der Milchsaft oder Chylus entsteht. Außerdem liegt diesen Organen noch ob, die unbrauchbaren Stoffe aus dem Körper fortzuschaffen.

Zu den Verdauungswerkzeugen werden gerechnet: Die Maulhöhle, die Speicheldrüsen, der Schlundkopf, die Schlundröhre, der Magen, die Gedärme, die Leber und die Milz.

Der Magen (Fig. 541) ist ein birnenförmiger, häutiger, gekrümmter Behälter, der seine Lage unmittelbar in der Bauchhöhle hinter dem Zwerchfell, in der linken Unterrippengegend hat. Er grenzt nach links an die Milz, nach rechts an die Leber und den Zwölffingerdarm und wird durch letzteren und den Schlund

in seiner Lage erhalten. Man unterscheidet am Magen zwei Flächen, zwei Krümmungen und zwei Öffnungen. In der beim Pferde eigentümlichen Einpflanzung des Schlundes ist der Grund zu suchen, warum ein Erbrechen nahezu unmöglich ist.

Fig. 542.

Dünndarmstück vom Pferde. a Seröse Haut, b c Muskelhaut (b Längsfasern, c Kreisfasern).

Die Verrichtung des Magens besteht darin, die aufgenommenen Nahrungsstoffe mit dem von den Labdrüsen des Magens abgesonderten Magensafte zu

Fig. 543.

Aufgeblasener Blinddarm des Pferdes. 1 Grund des Blinddarms von rechts, a große, b kleine Krümmung, c vorderes, d hinteres Ende, 2 Mittelstück, 3 Spitze, 4 Anfang des Grimmdarms.

mengen und mittelst der Bewegungen der Muskelhaut in den Chymus umzuwandeln, aus welchem der Chylus aufgesogen, während der nach beendigter Chymusbereitung übrig bleibende Mageninhalt — Futterbrei — in den Darmkanal zur weiteren Verdauung befördert wird.

Der Darmkanal ist eine mehrfach gewundene, häutige, fleischige Röhre, die sich vom Pförtner bis zum After erstreckt.

Das an den Enden fächerartig zusammengefaltete Gekröse und das Netz werden aus einer Fortsetzung des Bauchfelles gebildet, dessen seitliche, in die Bauch-

Fig. 544.

Aufgeblasener Blind- und Grimmdarm des Pferdes. a Blinddarm, b c Tänien desselben, d Hüftdarmende mit dem sog. sichelförmigen Bande, e e' untere, f f' obere Lage des Grimmdarms (e untere rechte, f' obere rechte, e' untere linke, f obere linke Lage, die Übergangsstellen bilden das untere und obere Quercolon), g Beckenflexur, h Magenflexur. — Der Pfeil zeigt den Lauf des Futterbreies an.

höhle sich herabsenkenden Platten die Därme überziehen, mit einander verbinden und an der Wirbelsäule befestigen, auf welche Weise die ganzen Gedärme sackartig eingehüllt erscheinen.

Der Darm besteht wie der Magen aus einer äußeren serösen, einer mittleren muskulösen und einer inneren Haut, Schleimhaut genannt. Man teilt ihn in den dünnen und dicken Darm: Bei ersterem wird unterschieden:

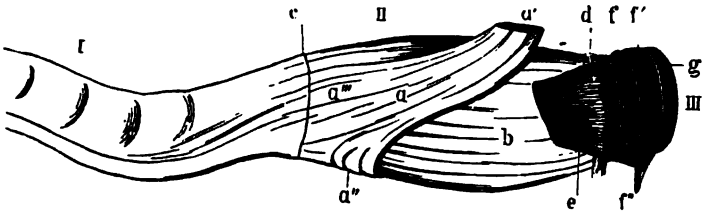
a) Der Zwölffingerdarm, der an dem Pförtner aus dem Magen hervor-

geht und ungefähr 63 cm lang ist. Derselbe liegt rechts und bildet drei Krümmungen, bevor er in den Leerdarm übergeht.

b) Der Leerdarm, dessen Namen daher rührt, weil er bei Sektion leer von Nahrungsstoffen angetroffen wird, macht den größten Teil des Dünndarmes (Fig. 542) aus und erstreckt sich, viele Bögen bildend, von der linken Unterrippen- in die linke Flankengegend.

c) Der Krummdarm, eine Fortsetzung des Leerdarmes und gleichzeitig die hinterste Partie des Dünndarmes. Er erstreckt sich, viele Krümmungen bildend, von der linken bis in die rechte Flankengegend und mündet in den Blinddarm.

Fig. 545.



Endstück des Mastdarms vom Pferde. I Gewundener Teil, II flaschenförmiger Teil des Rectums, III After a—a''' Ausstrahlung der unteren Tänie des Mastdarms, b Ausstrahlung der oberen Tänie, c Ende des Bauchfellüberzuges, d Afterrutenband, e Hebemuskel des Afters f—f' Sphincter ani externus.

Den dicken Darm bilden:

a) Der Blinddarm (Fig. 543), welcher an den Krummdarm anschließt, und sich von der rechten Nieren- und der rechten Flankengegend durch die rechte Unterrippen- nach vorne und unten bis in die Brustbeingegend erstreckt. Er wird durch einen Teil der vorderen Gekröswurzel in seiner Lage gesichert und in den Grund, das Mittelstück und die Spitze eingeteilt. Der Grund ist ein großer, gekrümmter Behälter, welcher, in der rechten Flankengegend gelagert, durch das Gekröse an die Wirbelsäule befestigt und mit dem Grimmdarme und der Bauchspeicheldrüse verbunden ist. Das Mittelstück liegt neben dem Anfang des Grimmdarmes und ist mit demselben durch einen Teil des Gekröses verbunden. Die Spitze bildet einen Blindsack und hat ihre Lage in der Brustbeingegend. Der Blinddarmskörper zeigt vier Reihen von Ausbuchtungen, die sog. Poschen.

Der Grimmdarm (Fig. 544) nimmt den größeren Teil der Bauchhöhle ein und bildet gleichsam einen Rahmen um den dünnen Darm. Dieser Darmteil erstreckt sich von der rechten Flankengegend nach unten und vorne bis in die Brustbeingegend und weiter nach rückwärts in die Beckenhöhle.

Der Mastdarm (Fig. 545), welcher die hinterste Partie des Darmes bildet,

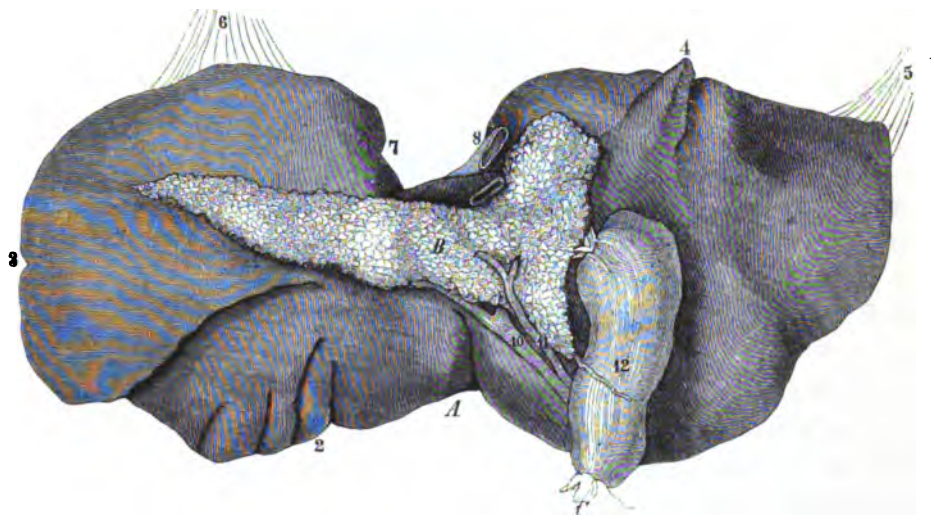
Dame auf englischem Pferde.

ist durch die hintere Gekröswurzel an die Wirbelsäule befestigt und endigt mit dem After. An dem After setzt sich wieder eine Reihe von willkürlichen Muskeln fest, die den Verschluß desselben bewirken.

Die Leber und die Milz.

Die Leber (Fig. 546) ist das größte drüsige Organ im tierischen Körper, braunrot von Farbe und liegt in der vorderen Bauchgegend. Sie ist durch mehrere Bänder an der hinteren Fläche des Zwerchfelles befestigt, grenzt nach vorne an das Zwerchfell, nach rückwärts an den Magen und den Anfang des Zwölffinger-

Fig. 546.



Die Leber des Pferdes samt der Bauchspeicheldrüse und dem vorderen Ende des Zwölffingerdarms, von hinten gesehen.
A die Leber, deren 1 rechter, 2 mittlerer, 3 linker Lappen und 4 Nebenlappen, sowie 5 das rechte und 6 das linke Band; 7 der Einschnitt zur Lage des Schlundes; 8 die hintere Hohlader; 10 der Lebergang. B die Bauchspeicheldrüse; 11 der größere und 12 der kleinere Ausführungsgang, die sich in C dem Zwölffingerdarm öffnen.

darmes und nach oben an das Zwerchfell. Man unterscheidet an ihr zwei Flächen, zwei Ränder, drei Lappen und fünf Bänder.

Die eigentliche Substanz der Leber besteht aus einem körnigen Drüsengewebe, das durch vielfach verzweigte und netzartig unter einander verbundene Blut- und Lymphgefäße, Nerven- und Gallengänge gebildet wird.

Die Verrichtung der Leber ist, aus dem venösen Pfortaderblute die Galle abzusondern, welche dann im Zwölffingerdarme sich mit den Nahrungsstoffen vermischt und den Verdauungsprozeß befördert.

Die Milz (Fig. 547) ist ebenfalls ein drüsiges Organ, unterscheidet sich aber von den übrigen Lymphdrüsen des Körpers darin, daß sie keine Ausführungsgänge besitzt, weshalb ihre Verrichtung auch nicht mit Bestimmtheit angegeben werden kann. Sie besitzt im frischen Zustande eine violettblaue Farbe, ihre Gestalt ist sensenförmig. Von großer Bedeutung kann die Milz nicht sein, denn es treten auch, wenn sie erkrankt oder, wie an Hunden geschehen, exstirpirt wird, keine Störungen im allgemeinen Befinden ein.

Nachdem wir nun jene Organe, welche bei der Verdauung mitwirken, kennen gelernt haben, wollen wir uns auch diesen wichtigen Prozeß selbst vor Augen führen.

Der Verdauungsakt beginnt mit der Aufnahme von Nahrungsmitteln ver-

Fig. 547.

Die Milz des Pferdes von der Magenfläche aus. a Oberes, b unteres Ende, c Magenfläche, d d Milzrinne, e vorderer, f hinterer Rand, g Aufhängeband. (Leyh.)

mittelst der Lippen und der Zähne. Hierauf werden die Stoffe, nach einer Seite hin, zwischen die Zähne gebracht und daselbst durch die Zunge und die Backen erhalten. Das Kauen selbst ist ein senkrechtes und wagerechtes Andrücken, Reiben und Quetschen, das durch die Zähne des Unterkiefers an die des Oberkiefers ausgeführt wird. Während dieser Zeit liefern die Speicheldrüsen eine große Menge Speichel, der, unter die Nahrungsstoffe gemischt, dieselben nicht nur durchfeuchtet, erweicht und schmackhafter macht, sondern auch einer chemischen Bearbeitung unterzieht; so wird die unlösliche Stärke durch den Speichel in löslichen Stärkegummi und Zucker umgewandelt. Nachdem die Stoffe gehörig klein gekaut sind, wird durch die Zunge und Backen mittelst Andrucken an Gaumen und Zähne ein Bissen geformt und dieser sofort verschluckt, welch letzterer Akt größtenteils unwillkürlich geschieht, denn sobald der Bissen über den Schlundkopf weg ist, wird er ohne viel Zuthun des Willens in 70—90 Sekunden in den Magen getrieben. In den Magen angelangt, werden die Futterstoffe zuerst an die Wandungen desselben gepreßt, mittelst einer kreisförmigen Bewegung umhergetrieben, und schließlich wie

in einer Spirale nach dem Zentrum befördert. Hierdurch kommen alle Stoffe mit der Magenwand, die den Magensaft absondert, in Berührung, es wird der Zusammenhang der einzelnen Teile gelockert, der Magensaft dringt in das Innere derselben und löst dort, bis sie zerfallen. Auf diese Art wird der Futterbrei oder Chymus gebildet. Ein Teil der im Magen aufgelösten und umgewandelten Stoffe wird daselbst aufgesaugt, der andere, größere Teil aber mit den noch nicht verdauten Substanzen nach 2—3 Stunden durch die Bewegungen des Magens in den Darmkanal getrieben, wo er durch die Einwirkung der Galle, des Darmsaftes und des Bauchspeichels noch eine weitere Verdauung erfährt, worauf die fertigen Stoffe durch die Zotten des Darmes aufgesaugt und durch die Chylusgefäße weitergeführt werden. Der Extrakt aus dem Chymus, das aus diesem Aufgesaugte, heißt Chylus. Derselbe hat ein milchähnliches Aussehen und enthält alle Hauptbestandteile des Blutes. Durch die Chylusgefäße wird er gesammelt und gegen das Hauptgefäß, den Milchbrustgang, welcher an der Wirbelsäule entlang läuft, geführt, von wo aus er in die vordere Hohlvene und in das Blut spedirt wird.

Im Dickdarm ist die Hauptverdauung schon vorüber, jedoch finden immer noch Umsetzungen und Auffaugung statt. Sind nun die Futterstoffe durch die wurmförmigen Bewegungen des Darmkanals, welche besonders am Dickdarm kräftig sein müssen, um die großen, zum Teil trockenen Massen weiter befördern zu können, bis zum Mastdarm hingedrängt worden (dies dauert 24—30 Stunden), so entsteht durch den Druck derselben auf die Häute des Mastdarms eine Ausdehnung und Reiz, und dadurch eine reflektirte Bewegung; es erfolgt eine starke Schleimabsonderung, wodurch die Exkremente schlüpfrig gemacht werden — der Mastdarm zieht sich mit Kraft zusammen — die Bauchpresse wirkt mit, das Zwerchfell wölbt sich nach hinten, der Rücken wird gekrümmt, die Beine unter den Leib gesteckt und der Absatz von Kot erfolgt. Beim Pferde drängt sich beim Absetzen der Exkremente die lockere, faltige Schleimhaut des Mastdarms als sogenannte Rose hervor. Nach Entleerung des Kots tritt der nach Außen gedrängt gewesene After wieder zurück und schließt sich durch die Zusammenziehung des Schließmuskels.

Die Atmungsorgane.

Diejenigen Organe, durch welche die atmosphärische Luft zum Zwecke der Atmung in den Körper ein- und austritt, bezeichnet man als Atmungsorgane. Zu ihnen gehören die in gemeinsamer Verbindung stehenden Nasenhöhlen mit den Nebenhöhlen, die Luftsäcke, der Kehlkopf, die Luftröhre, die Lungen, der Brustkorb und die Atmungsmuskeln (Fig. 548).

Das Pferd hat eine rechte und eine linke Naſenhöhle, deren Trennung durch die breite knorpliche Naſenſcheidewand hergeſtellt wird. Der untere Eingang heißt das Naſenloch und die obere Öffnung bildet den Übergang in die Rachenhöhle. Durch Umbiegung der allgemeinen Decke wird das Naſenloch gebildet, das bei ruhiger Atmung paragraphenähnliche Geſtalt haben ſoll. An demſelben unterſcheidet man einen äußeren und inneren Naſenflügel, einen oberen und unteren

Fig. 548.

Überſicht der Reſpirationsorgane beim Pferde.

a Naſenſcheidewand, b rechte Choane, c Luftröhrenknopf, d Luftröhre, e Schilddrüſe, f f vorderes Mittelfell, g g hinteres, oberes Mittelfell, h linke Lunge, h' vorderer Lappen, h'' Spitze, h''' ſtumpfer Rand, h'''' ſcharfer Rand (laterale Abteilung).

Rand. An der inneren Fläche des äußeren Naſenflügels befindet ſich eine ſackartige Verdoppelung der äußeren Haut, die ſogenannte Naſentrompete oder das falſche Naſenloch; etwas weiter oben an der Stelle, wo die dunkle Haut in die Schleimhaut übergeht, iſt eine kleine Öffnung, welche die Mündung des Thränenkanals bildet. Die feſte Grundlage der Naſenränder beſteht aus einem doppelten, in Verbindung wie ein X ausſehender Knorpel. Die eigentlichen Naſenhöhlen beſitzen an der äußeren Wand drei Vertiefungen oder Rinnen, die Naſengänge, welche durch die Naſenmuſcheln, Conchien oder Dütenbeine gebildet werden.

Die Dütenbeine beſtehen aus je einer dünnen, unregelmäßig aufgerollten Knochenplatte, die mit einer Schleimhaut überzogen iſt. Die oberſte ſteht mit dem Siebbein und deſſen labyrinthartigen Fortſätzen in Verbindung, und zwiſchen ihr

und dem zweiten Dütenbeine ist eine spaltförmige Öffnung in die Kieferhöhle. In die Dütenbeinschleimhaut verbreiten sich hauptsächlich die Geruchsnerven.

Die Nebenhöhlen sind: Die Kinnbacken-, Stirn-, Gaumen- und Keilbeinhöhle. Dieselben sind teils vorhanden, um die Luft in ihnen zu erwärmen; ihr Hauptzweck aber ist, durch ihren hohlen Bau die Schwere des Kopfes zu vermindern.

Die Eustachischen Röhren oder Ohrtrompeten liegen rechts und links zur Seite des Kopfes, nehmen ihren Ursprung aus der Schlundkopfhöhle und gehen gegen das innere Ohr. Sie haben die Bestimmung, die Luft an den inneren Ohrteil gelangen zu lassen, damit der Luftdruck außen und innen vollständig gleich bleibe. Eine Erweiterung der Ohrtrompete, die nur dem Pferdegeschlecht eigen ist, bilden:

Die Luftsäcke. Dieselben sind ziemlich geräumige Höhlen, die sich mit ihrer inneren Haut gegenseitig verbinden und die den Zweck haben sollen, erwärmte Luft der zu kalt einströmenden beizumischen.

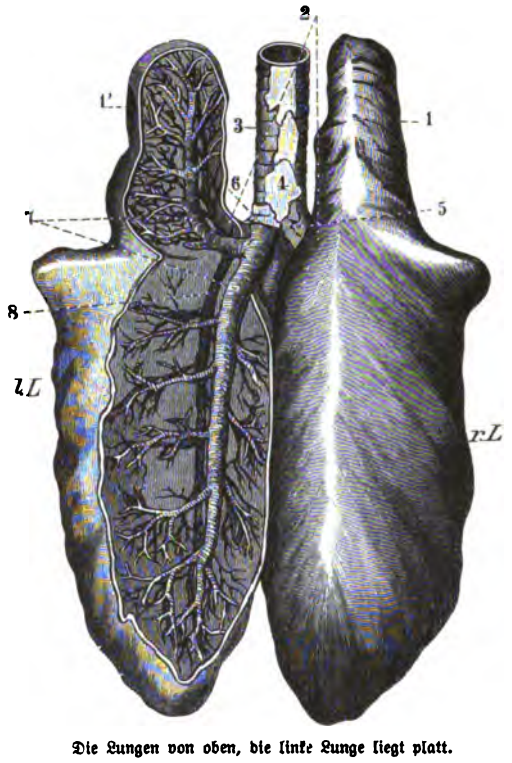
Der Kehlkopf, der Anfang der Luftröhre, liegt vorne am Halse unter dem Schlundkopf, in den er mit seinem oberen Ende teilweise hineinragt. Er wird aus Knorpeln gebildet, durch Bänder zusammengehalten und mittelst eigener Muskel bewegt. Die ihn zusammensetzenden Knorpel sind: Der Schild-, Ring- und Pyramidenknorpel und der Kehldeckel. Das Innere des Kehlkopfes, die Kehlkopfhöhle, ist mit einer sehr empfindlichen Schleimhaut ausgekleidet, weshalb er gewissermassen der Wächter über die eingeatmete Luft ist, denn sobald diese ungehörige Bestandteile mit sich führt, tritt ein Reizzustand ein, der sofort Husten verursacht, wodurch der fremde Körper wieder ausgestoßen wird. Eine Verdoppelung der Schleimhaut auf jeder Seite bildet das Stimmband oder die Stimmsaite. Durch nicht vollständiges Aneinanderlagern der gegenseitigen Stimmbänder wird die Stimmritze geschaffen und durch Anspannen ersterer Teile und kräftiges Ausstoßen der Luft kommen die Stimmbänder in Schwingung und es wird dadurch die Stimme gebildet.

Die Luftröhre ist ein aus etwa 50 Knorpelringen zusammengesetzter, etwa 5 cm weiter Kanal, der am Kehlkopf beginnt, vorne am Halse nach abwärts geht, zwischen den beiden Rippen in die Brusthöhle eintritt und sich daselbst gabelförmig in einen linken und rechten Luftröhrenast teilt. Die Knorpelringe sind nicht rundum Knorpel, sondern sie sind nach hinten durch Bindegewebe geschlossen. Die Schleimhaut der Luftröhre ist die Fortsetzung der des Kehlkopfes, jedoch hat sie in der Mitte und mehr nach unten sehr wenig empfindliche Nerven, weshalb sie dort beinahe unempfindlich ist.

Die Lungen (Fig. 549) haben ihre Lage in der Brusthöhle, welche sie zum

größten Teil ausfüllen. Sie sind weiche, schwammige, blaßrot aussehende Gebilde, bestehen aus einem rechten, linken, mittleren Lungenflügel oder Lungenlappen und werden durch die Luftröhre, Gefäße, Nerven und Fortsätze des Brustfelles in ihrer Lage erhalten. Der rechte Lungenflügel ist etwas größer als der linke, der mittlere kaum $^1/_5$ so groß, als einer der beiden anderen. Die beiden großen Lungenflügel

Fig. 549.



Die Lungen von oben, die linke Lunge liegt platt.

r L rechte Lunge, 1L linke Lunge, 1 1' vorderer Lungenlappen, 2 Lungenwurzel, 3 Luftröhre, 4 Ergänzungsknorpel auf der oberen Fläche der Luftröhre, 5 rechter, 6 linker Bronchus, 7 Verzweigung des linken Bronchus in der Lunge, 8 Lungenarterie und deren Verzweigungen in der linken Lunge.

sind oben ovale, vorne spitzer werdende Gebilde, die durch die Mittelfelle von einander getrennt sind. Jeder liegt in einer Brusthälfte und sein Höhendurchmesser ist gegen die Mitte am größten; nach außen flachen sie sich ab und enden mit einem ziemlich scharfen, nirgends befestigten Rande.

Die Struktur der Lungen ist eine äußerst feine und schön angeordnete. Verschiedene Gewebe tragen zu ihrer Bildung bei und eine Unmasse von Blutgefäßen und Nerven befindet sich unter ihnen. Den Hauptbestandteil bildet die Verzweigung

der Luftröhre, denn dieselbe teilt sich in immer kleiner werdende Äste, so daß die Teilung ganz ähnlich der eines Baumes ist. Jeder Lungenflügel erhält durch die Teilung der Luftröhre einen sehr starken Ast oder Bronchus; derselbe besitzt ebenfalls Knorpelringe wie die Luftröhre und von ihm gehen verschiedene kleinere Äste, die Bronchien, ab; er selbst aber wird bei jeder Abgabe etwas dünner. Die abgegebenen Äste geben ebenfalls wieder, wie der Hauptast, kleinere mit Knorpelringen versehene Zweige ab, und zwar erfolgt diese Abgabe stets unter spitzen Winkeln. Auf diese Weise erfolgt die Teilung fort, bis schließlich ganz feine Gefäße entstehen, die keine Knorpelringe mehr besitzen, sondern nur hie und da noch ein Knorpelblättchen haben, welcher Teil als Bronchialen bezeichnet wird. Zuletzt verschwinden auch diese in den feinsten Ästchen, welche häutig sind, aus einer zarten Schleimhaut, einer außerhalb derselben liegenden Schichte elastischer Fasern und aus glatten, querverlaufenden Muskelfasern gebildet werden. Die Enden der feinsten Verzweigungen sind die Lungenbläschen oder Luftzellen. Hier in diesen letzten Endigungen, welche den zartesten Bau besitzen, findet der Gaswechsel statt. Mit Bezug hierauf sei daran erinnert, daß der Zweck des Atmens die Aufnahme von Sauerstoff in das Blut und dadurch in den ganzen Körper und die Ausscheidung von Kohlensäure ist, womit die Umwandlung des venösen Blutes in arterielles, und des Chylus und der Lymphe in Blut, sowie die Unterhaltung zahlreicher organischer Prozesse verbunden ist.

Die Brusthöhle ist jene große geräumige Höhle, welche das Herz, die Lunge ꝛc. in sich aufnimmt und deren Lage sichert. Sie ist oben von den Körpern der Rückenwirbel, an den Seiten von den Rippen und nach unten vom Brustbeine begrenzt. Vorne ist sie durch die Luftröhre, den Schlund, durch Muskeln, Gefäße und Nerven, rückwärts durch das Zwerchfell geschlossen. Im Innern ist sie mit einer serösen Haut (Brust-Rippenfell) bekleidet, die zwei geschlossene Säcke bildet, in welchen die Lungenflügel ihre Lage haben.

Das Atmen erfolgt auf die Weise, daß die Brusthöhle durch die außen am Brustkorb und zwischen den Rippen gelagerten Muskeln erweitert wird. Die Lunge folgt dieser Erweiterung durch Ausdehnung und in den nun luftverdünnten Lungenraum strömt die atmosphärische Luft mit ziemlicher Gewalt ein, so daß durch die Reibung an den engen Röhren und durch das Ausfüllen der Luftzellen ein knisterndes Geräusch entsteht. Auf dieses Einatmen, die sog. Inspiration, folgt sogleich das etwas länger dauernde Ausatmen, die Exspiration; die Rippen senken sich wieder, das Zwerchfell tritt nach vorne, die Lunge wird zusammengepreßt und das Ausatmen erfolgt ebenfalls unter einem, aber leiseren Knistern der Luftzellen. Der ganze Vorgang ist teils willkürlich, teils unwillkürlich, denn während des Schlafens

geht das Atmen ohne Bewußtsein vor sich. Aber obgleich dasselbe im wachenden Zustande tiefer oder flacher, schneller oder langsamer ausgeführt werden kann, läßt es sich jedoch nur ganz kurze Zeit vollkommen unterdrücken.

Ein erwachsenes Pferd macht während der Ruhe 8—12 Atemzüge in der Minute. Bei Bewegung steigert sich die Anzahl der Atemzüge aber sehr bedeutend, so daß sie im Trab 50 und im Galopp 60—70 in der Minute betragen kann. Gewisse Krankheiten vermehren ebenfalls die Zahl der Atemzüge.

Die Harnorgane.

Unter Harnwerkzeuge versteht man diejenigen Organe, welche die Bestimmung haben, den im Blute befindlichen, zum Leben nicht mehr tauglichen Stoff, Harn oder Urin genannt, abzusondern und aus dem Körper auszuscheiden.

Zu diesen Organen, welche teils in der Bauch-, teils in der Beckenhöhle außerhalb des Bauchfelles liegen und durch die Harnleiter verbunden werden, zählt man die Nieren, die Harnleiter, die Harnblase und die Harnröhre.

Die Nieren (Fig. 550 a a) sind drüsige Organe von braunroter Farbe, welche in der Lendengegend zwischen den daselbst gelagerten Muskeln und dem Bauchfelle ihre Lage haben. Dieselben werden in eine rechte und in eine linke Niere abgeteilt, und ist eine jede teils zum Schutze, teils zur Befestigung in eine aus häutigem Fett- und Zellgewebe bestehende Kapsel eingeschlossen. Die äußere oder Rindensubstanz der Nieren ist rotbraun und von körniger Struktur, während die aus vielen Röhrchen (Harnkanälchen) bestehende innere oder Marksubstanz eine blaßrote Farbe hat.

Die Aufgabe der Nieren ist, aus dem arteriellen Blute den nicht mehr tauglichen Stoff — Urin — abzusondern.

Der Harnleiter (Fig. 550 b b) jeder Niere stellt eine cylindrische Röhre dar, welche in dem Nierenausschnitt beginnt und weiters neben der Wirbelsäule außerhalb des Bauchfelles gegen die Beckenhöhle in die Harnblase läuft.

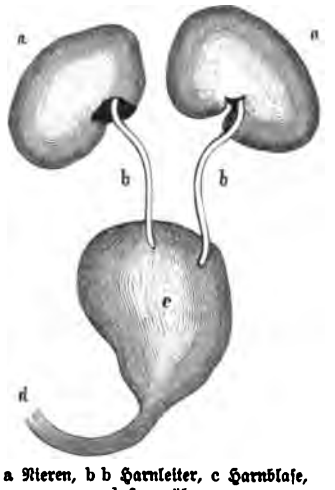
Die Harnblase (Fig. 550 c) ist ein eiförmiger, häutiger Behälter, welcher zum größten Teil in der Beckenhöhle seine Lage hat. Der vordere gegen die Bauchhöhle sehende Teil ist stumpf, im gefüllten Zustande beinahe rund; der hintere Teil dagegen wird spitzer und geht in die Harnröhre über, welcher Teil als Blasenhals bezeichnet wird und besonders kräftige Muskeln — Schließmuskeln — besitzt.

Die Harnblase ist aus drei Häuten zusammengesetzt, von welchen die mittlere oder Muskelhaut die Blase befähigt, den Urin herauszupressen und zurückzuhalten,

und die innere oder Schleimhaut einen Schleim absondert, der die innere Auskleidung der Blase vor dem mehr oder weniger ätzenden Harn schützen soll.

Die Harnröhre (Fig. 550 d) ist ein häutiger Kanal, welcher bei männlichen Tieren an der unteren Fläche der Ruthe nach vorwärts läuft und an der Eichel endet; bei weiblichen Tieren ist dieselbe kurz aber weit und läuft an der unteren Wand der Scheide, wo sie unter einer Klappe ausmündet, welche von der Schleimhaut der Scheide selbst gebildet wird und Scheidenklappe heißt.

Fig. 550.



a a Nieren, b b Harnleiter, c Harnblase, d Harnröhre.

Der Prozeß ist nun folgender:

Die, die innere Substanz der Nieren bildenden Harnkanälchen sondern den aus den Blutgefäßnetzen aufgenommenen, für den Körper nicht mehr tauglichen Harnstoff in das Nierenbecken ab, von wo derselbe in die Harnleiter, von diesen tropfenweise in die Harnblase gebracht und bei männlichen Tieren durch die Harnröhre, bei weiblichen durch die Harnröhre und Scheide aus dem Körper geschafft wird.

Die Geschlechtsorgane.

Die Geschlechtsorgane, welche die Bestimmung haben, der Fortpflanzung zu dienen und deshalb auch mit dem Namen Fortpflanzungsorgane bezeichnet werden, liegen teils innerhalb, teils außerhalb der Becken- und Bauchhöhle.

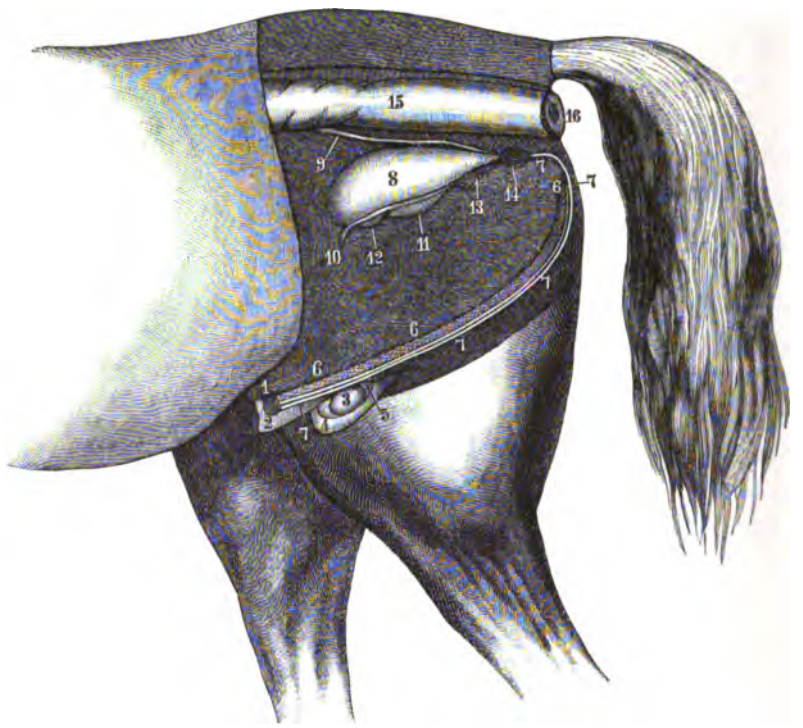
Die männlichen Geschlechtsteile sind: Das männliche Glied oder die Rute samt Eichel und Vorhaut, die Hoden, die Nebenhoden, die Samenleiter mit den Samenblasen, die Vorsteherdrüse oder Prostata und die Cowperschen Drüsen (Fig. 551).

Der männliche Samen wird in den Hoden erzeugt und durch die Nebenhoden in die Samenleiter geführt, von wo er, nachdem die Samenblasen, die Vorsteherdrüse und die Cowperschen Drüsen ihm ihren Inhalt beigemischt haben, durch die Harnröhre entleert wird. Zur Vollziehung der Begattung muß das männliche Glied, welches im schlaffen Zustand nicht in die Scheide eingeführt werden kann, in Erektion geraten, d. h. steif und hart werden. Dies geschieht unter Mitwirkung

des Nerveneinflusses, durch eine schnell eintretende Überfüllung der Blutgefäße der Rute.

Die weiblichen Geschlechtsteile sind: Die Scham mit dem Kitzler,

Fig. 551.



Die männlichen Geschlechtsteile des Pferdes.

1 die Eichel, 2 die Vorhaut oder der Schlauch, 3 die Hoden, 4 der Hodensack, 5 die Nebenhoden, 6 6 6 die schwammigen Körper, 7 7 7 7 die Harnröhre, 8 die Harnblase, 9 der linke Harnleiter, 10 der linke Samenleiter, 11 die linke Samenblase, 12 die mittlere Samenblase, 13 die Vorsteherdrüse, 14 die linke Cowpersche Drüse, 15 der Mastdarm, 16 die Mastdarmöffnung.

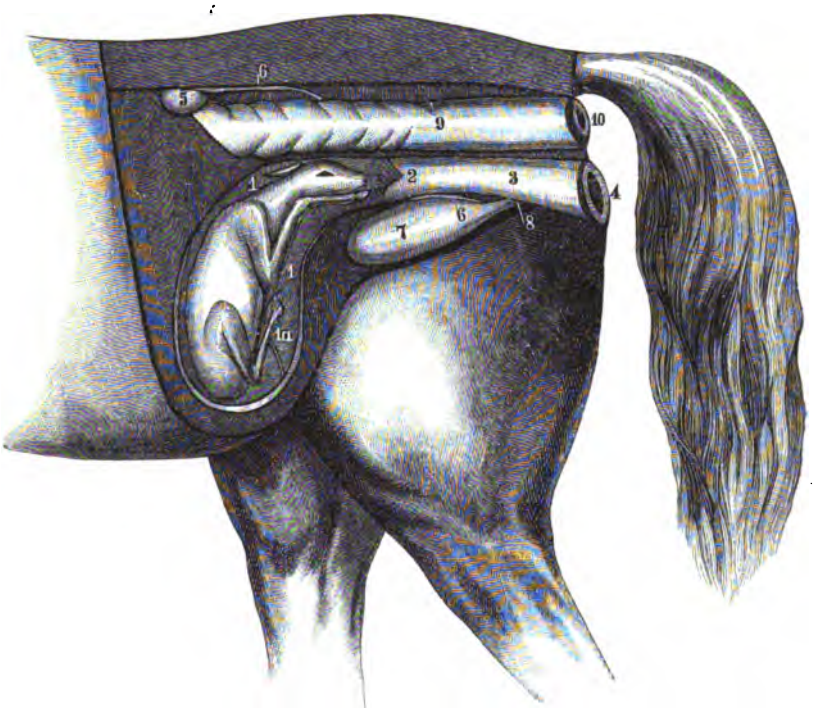
die Scheide mit der Scheidenklappe, die Gebärmutter, die Muttertrompeten, die Eierstöcke und die Euter (Fig. 552).

Wenn ein reifes, geplatztes Ei seinen Inhalt durch die Fallopische Röhre in die Gebärmutter gelangen läßt und daselbst lebensfähigen männlichen Samen vorfindet, so ist eine Befruchtung möglich. Im entgegengesetzten Falle wird es unbefruchtet aufgesaugt und beweisen die am Eierstocke befindlichen Narben nur die Anzahl der reif gewordenen und geplatzten Eier, nicht aber auch zugleich die Anzahl der Trächtigkeiten.

Der ausgebildete Fötus wird durch Zusammenziehungen der Gebärmuttermuskeln durch die Scheide und Scham herausgebracht, geboren.

Zur Ernährung des neugeborenen Füllens dienen die Euter oder Brüste,

Fig. 552.



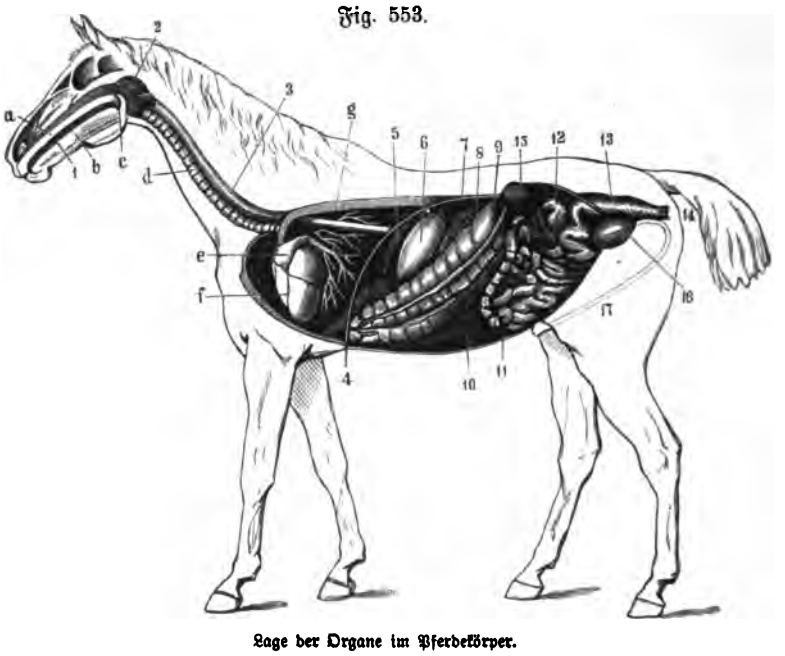
Die weiblichen Geschlechtsteile des Pferdes.

1 1 die Gebärmutter mit dem Fötus in normaler Lage, 1 a die Nabelschnur, 2 der Muttermund, 3 die Scheide, 4 die Scham, 5 die linke Niere, 6 6 der linke Harnleiter, 7 die Harnblase, 8 die Harnröhre, 9 der Mastdarm, 10 die Mastdarmöffnung.

zwei zusammengehäufte Drüsen, welche die durch die Spitzen entleerte Milch absondern. Jede dieser Spitzen hat zwei Ausführgänge.

Bevor wir nun zu den Sinnesorganen übergehen, bitte ich den Leser, einen Blick auf die Fig. 553 zu werfen, welche die von den hier geschilderten Organen im Pferdekörper eingenommene Lage auf eine sehr anschauliche Weise vor Augen führt.

Fig. 553.



Lage der Organe im Pferdekörper.

1 das Maul, 2 der Schlundkopf, 3 die Schlundröhre, 4 das Zwerchfell, 5 die Milz, 6 der Magen, 7 der Zwölffingerdarm, 8 die Leber (oberes Ende), 9 der Grimmdarm, 10 der Blinddarm, 11 der Dünndarm, 12 Teil des Grimmdarms, 13 der Mastdarm, 14 die Mastdarmöffnung, 15 die linke Niere und der Harnleiter, 16 Harnblase, 17 Harnröhre, a Gaumen, b Zunge, c Gaumensegel, d Luftröhre, e Lungenarterie, f Herz, g hintere Aorta.

Die Sinnesorgane.

Unter Sinnesorgane versteht man jene Gebilde des tierischen Körpers, welche Empfänglichkeit für äußere Eindrücke besitzen und diese zum Gehirn fortpflanzen:

Das Pferd hat 5 Sinne und zwar:

1) Das Auge (Gesichtssinn),
2) Das Ohr (Gehörsinn),
3) Die Haut (Tastsinn),
4) Den Geschmackssinn,
5) Den Geruchssinn.

Das Auge.

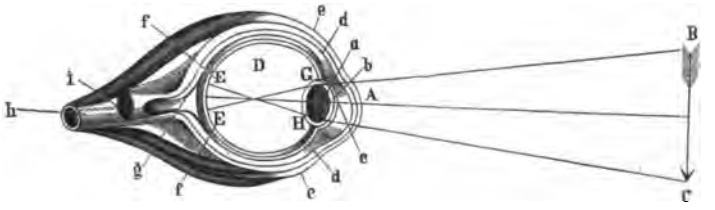
Zur Verdeutlichung der nachstehenden Beschreibung des Baus und der Verrichtungen des Auges verweise ich vorerst auf Fig. 554, welche einen schematischen Durchschnitt durch das Auge eines Pferdes darstellt.

Das Auge liegt in einer zum großen Teil aus Knochen gebildeten Höhle — der Augenhöhle. Das Innere dieser Höhle ist mit einer fibrösen Haut ausgekleidet und findet sich hier stets eine Quantität Fett, welches den Augen als weiches und schützendes Polster dient.

Man unterscheidet am Auge den Augapfel und die Schutzorgane desselben.

Der Augapfel enthält den Sehapparat und wird zum Teil von den Augenlidern bedeckt. An dem hinteren Teile tritt der Sehnerv an das Auge, während die übrige Umhüllung aus Muskeln besteht, die den Bewegungen des Augapfels

Fig. 554.



A die horizontale Gesichtslinie, von welcher B und C gleich weit entfernt sind; B C Gegenstand, welcher sich dem Auge des Pferdes darbietet und von welchem ein auf den Kopf gestelltes Bild in der Netzhaut zwischen E und F entsteht; D der Glaskörper; a die Kristallinse; b die Regenbogenhaut (Iris); c die wässerige Feuchtigkeit; d die Aderhaut; e die durchsichtige Hornhaut (Cornea); f die Netzhaut; g die Muskeln des Auges und das fettreiche Zellgewebe; h i der Sehnerv.

dienen. Der Augapfel ist aus drei in einander geschalteten Systemen von Häuten gebildet; diese sind: Die weiße oder undurchsichtige Hornhaut und die durchsichtige Hornhaut, die Ader- oder Gefäßhaut, welche sich nach vorn mit der Regenbogenhaut vereinigt, die Netz- oder Nervenhaut.

Die weiße oder undurchsichtige Hornhaut (Sklerotica) ist eine derbe Membran, welche ungefähr $^4/_5$ des Augapfels einnimmt, wohingegen die durchsichtige Hornhaut den übrigen, vorderen Teil des Augapfels einnimmt. Der Teil der undurchsichtigen Hornhaut, welcher zwischen den Augenlidern sichtbar ist, wird im gewöhnlichen Leben das Weiße vom Auge genannt. Die undurchsichtige Hornhaut hat an ihrem hinteren Umkreis ein kleines Loch zum Durchtritt für den Sehnerv; vorn ist die durchsichtige Hornhaut (Cornea) wie ein Uhrglas eingefügt. Letztere läßt das Licht in das Innere des Auges eindringen und ist deshalb auch mit einem Fenster in einem dunklen Zimmer verglichen worden. Die innere Fläche der undurchsichtigen Hornhaut ist gleich wie eine Wand von einer Tapete mit der schwärzlichen, dünnen weichen und gefäßreichen Aderhaut bekleidet, die nach hinten ebenfalls vom Sehnerven durchbohrt ist und sich nach vorn mit der Regenbogenhaut (Iris) verbindet. Die Verbindungsstelle von Aderhaut und Iris ist ein

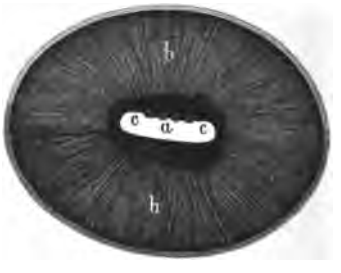
heller, muskulöser Ring, der Ciliarband oder Ciliarmuskel heißt. Die Aderhaut bildet jedoch eine innere faltige, ringförmige Fortsetzung, den Faltenkranz oder Strahlenkörper. Sowohl die äußere als die innere Fläche der Aderhaut ist mit einem schwarzen Farbstoff, dem sog. Pigment bedeckt, welcher dem Auge den schwarzgrauen Grund verleiht, den man durch die Pupille hindurch wahrnimmt. Fehlt das Pigment, so sind die Blutgefäße sichtbar und der Grund des Auges erscheint rot. Tiere mit solchen Augen (weißgeborene Schimmel) sind etwas lichtscheu und sehen bei matter Beleuchtung besser als an hellen Orten.

Die meistenteils dunkelbraune Regenbogenhaut (Iris) besteht wie die

Fig. 555.

Der Augapfel mit blosgelegter Netzhaut.
a die undurchsichtige Hornhaut, b das schwarzbraune Häutchen derselben, c die Aderhaut, d die Netzhaut, e die durchsichtige Hornhaut, f die Pupille, g der Sehnerv.

Fig. 556.



a die Pupille. b der Faltenkranz, c die Traubenkörner.

Aderhaut aus vielen Gefäßen und Bindegeweben und zeigt in ihrem Innern eine für den Durchtritt der Lichtstrahlen bestimmte Öffnung — das Sehloch oder die Pupille, in welche schwarze, flockenartige Gebilde, die sog. Traubenkörner hineinragen, die wahrscheinlich zur Absorption von Lichtstrahlen dienen (Fig. 556). Die Pupille bildet ein Queroval bei gemäßigtem Lichte, eine Querspalte bei greller und sie hat eine mehr rundliche Form bei geringer Beleuchtung. In der Regenbogenhaut befinden sich ferner zwei Lagen unwillkürlicher Muskeln, von denen die einen die Pupille zusammenziehen und die anderen dieselbe erweitern. Letzteres geschieht im Dunkeln, die Verengerung im Hellen. Die Iris hat die Bestimmung, die Menge des in das Auge fallenden Lichtes zu reguliren und es der Empfindlichkeit der Netzhaut anzupassen.

Die zu innerst liegende, höchst komplizirt gebaute Netzhaut (Retina) stellt eine Ausbreitung des vom Gehirn entspringenden Sehnerven dar.

Die vordere, kleinere Augenkammer, d. h. der Raum, welcher vorn

durch die durchsichtige Hornhaut und hinten durch die vordere Fläche der Regenbogenhaut, sowie auch die hintere, größere Augenkammer, d. h. der Raum, welcher von der hinteren Fläche der Regenbogenhaut, der vorderen Fläche der Linse und dem Faltenkranz begrenzt wird, ist mit einer wasserklaren Flüssigkeit, dem Kammerwasser, ausgefüllt.

Die Linse, oder Kristalllinse ist von kreisrunder, bikonvexer Gestalt, vollkommen durchsichtig und wird von der, aus einer wasserhellen strukturlosen Haut bestehenden Linsenkapsel eingeschlossen. Die Linse wird von dem Faltenkranz der Aderhaut und in der Grube des Glaskörpers in ihrer Lage erhalten. Die Linse selbst enthält weder Nerven noch Gefäße. Durch einen krankhaften Prozeß bilden sich kleine, weiße Punkte in ihr, sog. Staarpunkte und allmählich wird die ganze Linse weiß und undurchsichtig (grauer Staar). Die Kristalllinse ist, obgleich eines der wichtigsten brechenden Werkzeuge des Auges, nicht unbedingt notwendig zum Sehen. Fehlt sie, wird aber das auf der Netzhaut hervortretende Bild viermal größer als sonst und nicht scharf begrenzt.

Hinter der Kristalllinse, zwischen ihr und der Netzhaut, dem größten Raum des Augapfels, liegt der Glaskörper, welcher die Linse in einer besonderen Grube an seiner vorderen Fläche aufnimmt. Der Glaskörper ist ein aus einer wasserhellen, vollkommen durchsichtigen, gallertartigen Masse bestehender Körper, der von einer äußeren, sehr feinen Haut, der Glashaut, eingehüllt ist.

Der Augapfel ist ein sehr bewegliches Organ, das mit großer Leichtigkeit und Schnelligkeit seine Richtung innerhalb der Augenhöhle verändern und sich nach Oben, Unten, Außen, Innen und im Kreise herumdrehen kann. Er hat Ähnlichkeit mit einem unter dem Namen: dunkle Kammer, Camera obscura, bekannten Apparat, einem Kasten, der inwendig schwarz angestrichen ist, auf dessen vorderer Seite ein auf beiden Flächen gewölbtes Glas sich befindet, und welcher gegenüber eine matte Glastafel liegt, auf der die Gegenstände verkleinert und in verkehrter Richtung wahrgenommen werden. Das doppelt gewölbte Glas entspricht der Kristalllinse im Auge, der schwarze Anstrich der Aderhaut, die matte Glastafel der Netzhaut.

Von besonderer Wichtigkeit zum Sehen sind die durchsichtigen Teile des Auges.

Zu den Schutzorganen des Auges zählen die Augenlider, die Bindehaut, die Nickhaut und die Thränenwege.

Die vor jeder Augenhöhle befindlichen, den Augapfel vorn bedeckenden und schützenden Hautfalten, nennt man Augenlider. Man unterscheidet ein oberes und ein unteres Augenlid. Das obere Augenlid ist längs des freien Randes mit kurzen, steifen Augenwimpern und einzelnen Fühlhaaren besetzt.

Während die äußere Fläche der Augenlider eine Fortsetzung der äußeren Haut

bildet, ist die dem Auge zugewendete eine Schleimhaut, welche, weil sie die Augenlider an den Augapfel heftet, Bindehaut genannt wird.

Die Nickhaut oder das dritte Augenlid ist eine Schleimhautfalte am inneren Augenwinkel. Sie enthält einen Knorpel — Blinzknorpel — und eine, eine schleimige Flüssigkeit absondernde Drüse. Auch die Thränenkarunkel, ein im inneren Augenwinkel gelagerter, braun oder schwärzlich gefärbter, erbsenförmig gestalteter Körper, sondert eine talgartige Flüssigkeit ab, welche die äußeren Teile des Auges schützen hilft.

Die Thränenwerkzeuge bestehen aus der die Thränen absondernden Thränendrüse und den die Thränen abführenden Kanälen.

Die Thränendrüse hat ihre Lage in der Augenhöhle zwischen dem Augapfel und dem Augenbogenfortsatz des Stirnbeines. Die Thränen, welche nur, wenn sie in großer Menge abgesondert werden, über die Ränder der Augenlider fließen, werden, falls sie nicht auf der Bindehaut verdunsten, von zwei ober und unter der Karunkel befindlichen kleinen Öffnungen, die sog. Thränenpunkte, aufgenommen, von wo sie durch die Thränenröhrchen in den Thränensack gelangen, welcher, so bald er angefüllt ist, durch den Thränenkanal in das untere Ende der Nasenhöhle ausgeleert wird.

Die Thränen haben den Zweck, fremde Körper von den Augen zu spülen und die durchsichtige Hornhaut stets feucht zu erhalten.

Der sehr komplizirte Akt des Sehens erfolgt nun auf folgende Weise:

Die Lichtstrahlen dringen durch die durchsichtige Hornhaut und das Sehloch in das Innere des Auges und werden durch die wässerige Feuchtigkeit, durch die Linse und den Glaskörper so gebrochen, daß sich dieselben nunmehr auf der Netzhaut vereinigen. Es wird auf der Netzhaut, ähnlich wie auf einer photographischen Platte, ein mit chemischer Umsetzung und Farbenwechsel verbundenes Bild hervorgerufen, jedoch mit dem Unterschiede, daß, nachdem die hierdurch bewirkte Erregung des Sehnerven zum Gehirn fortgeleitet und zur Wahrnehmung gekommen ist (Sehen), der frühere Zustand in der Netzhaut durch den Stoffwechsel wieder hergestellt wird. Das Bild verschwindet wieder, um alsbald einem neuen Platz zu machen. Das schwarze Pigment der Aderhaut absorbirt, nachdem die Lichtstrahlen die Netzhaut passirt haben, sämtliche Lichtstrahlen, damit dieselben nicht zurückgerufen und andere Stellen der Netzhaut von ihnen getroffen werden, wodurch das Sehen undeutlich würde.

Die Sehkraft ist sehr verschieden bei verschiedenen Individuen. Kurzsichtigkeit äußert sich durch Ängstlichkeit, Scheuen, Widersetzlichkeit und hat ihren Grund darin, daß die von entfernten Gegenständen ausgehenden Lichtstrahlen zu

ſtark gebrochen werden und ihre Vereinigung ſtattfindet, bevor ſie die Netzhaut treffen, was wiederum durch eine zu ſtarke Wölbung der Cornea oder der Kriſtallinſe verurſacht wird.

Geſtört und vernichtet wird das Sehvermögen insbeſondere durch krankhafte Zuſtände in den durchſichtigen Teilen des Auges, ſowie durch krankhafte Veränderungen der Netzhaut, des Sehnerven und des Gehirns an der Stelle, wo die Sehnerven entſpringen.

Inwiefern die Tiere die verſchiedenen Gegenſtände und Farben ebenſo und in derſelben Größe wie die Menſchen ſehen, wiſſen wir nicht. Daß ſie aber einen Sinn für Farben haben, geht daraus hervor, daß Bullen und Truthähne von roten Gegenſtänden gereizt werden. Unzweifelhaft iſt auch, daß ſie imſtande ſind, die Entfernung und die Größe von Gegenſtänden zu beurteilen. Pferde richten z. B. die Größe ihrer Sprünge nach der Höhe oder Breite des zu überſpringenden Gegenſtandes ein, und wiſſen auf der Weide ſehr gut, dem ſie zur Arbeit abholenden Knechte zu entfliehen. Die Irrtümer, welche junge Tiere ſich hierbei häufig zu Schulden kommen laſſen, beruhen hauptſächlich auf Mangel an Erfahrung. (Siehe Weiß, „Spezielle Phyſiologie für Tierärzte und Landwirte“).

Das Gehörorgan.

Das Gehörorgan iſt dazu beſtimmt, den Schall und Töne aufzunehmen und zum Gehirn zu leiten. Die Erforderniſſe zum Hören ſind alſo: tönende Schwingungen eines Körpers und Fortſetzung derſelben zum Gehörorgan, normale Beſchaffenheit dieſes und normale Thätigkeit des Gehirns.

Man unterſcheidet ein äußeres, ein mittleres und ein inneres Ohr.

Das äußere Ohr beſteht aus Knorpeln, aus dem äußeren Gehörgang und dem Trommelfell. Dieſe bilden mit einander eine trichterförmige Röhre, welche unten durch das Trommelfell geſchloſſen wird und die Schallwellen ſammelt.

Die Knorpel ſind: die Ohrmuſchel, der Ringknorpel und der Schildknorpel. Dieſe vereinigen ſich zu der bekannten Ohrform, deren Ende ein Rohr bildet. Sie ſind von der allgemeinen Decke bekleidet und können durch Muskeln bewegt werden.

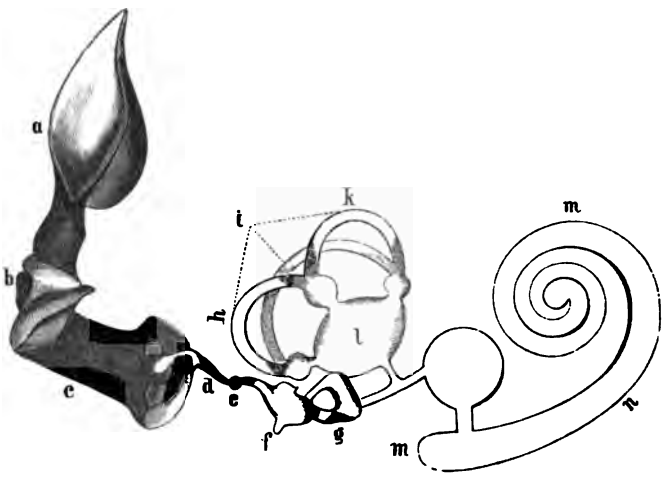
Der äußere Gehörgang iſt eine kurze, knöcherne Röhre, an deren äußerem Ende ſich die Ohrknorpel anheften, die aber nach innen von dem Trommelfell abgeſchloſſen wird. Seine Auskleidung iſt die äußerſt feine Fortſetzung der allgemeinen Decke, und es befinden ſich dort feine Härchen und eine Menge Talgdrüſen, die das Ohrenſchmalz abſondern.

Das Trommel- oder Paukenfell ist eine dünne, durchsichtige, elastische Haut, die den äußeren Gehörgang vollständig abschließt und nach innen mit den Gehörknöcheln in Verbindung steht.

Das mittlere Ohr reicht vom Trommelfell bis zum Labyrinth und wird gebildet von der Paukenhöhle, den Gehörknöchelchen und der Eustachischen Röhre.

Die Paukenhöhle ist ein kleiner, mit Luft gefüllter, unregelmäßig gestalteter Raum, in dessen Hintergrunde sich zwei mit einem dünnen Häutchen verschlossene Öffnungen in das innere Ohr befinden, welche als das runde und ovale Fenster

Fig. 557.



a b c das äußere Ohr, d der Hammer, e die Linse, f der Ambos, g der Steigbügel, h i k die Bogengänge, l der Vorhof, m Spiralblatt der Schnecke. (S. Hoffmann.)

bezeichnet werden. Durch die Paukenhöhle zieht eine bewegliche, knöcherne Kette, die aus den Gehörknöchelchen gebildet wird, welche als Hammer, Ambos, Linse und Steigbügel bezeichnet werden. Der Hammer ist an das Trommelfell befestigt, auf ihn folgt der Ambos, dann die Linse und der Steigbügel. Letzterer ist an dem ovalen Fenster, das in das innere Ohr führt, befestigt, wodurch ermöglicht wird, daß jede Erschütterung des Trommelfells in ihrer quantitativen Stärke weiter geleitet werden kann.

Die Eustachische Röhre oder Ohrtrompete ist ein häutiger Kanal, der eine knorpelige Grundlage hat, in der Paukenhöhle mit einer schlitzförmigen Öffnung beginnt und in den Luftsack mündet. Durch sie wird die Luft in das mittlere Ohr geleitet.

Das innere Ohr hat wegen seiner komplizirten Beschaffenheit auch den Namen Labyrinth erhalten und wird eingeteilt in den Vorhof, die Schnecke

und die Bogengänge. Dieses knöcherne Labyrinth ist angefüllt mit einer weichen, äußerst komplizirten Masse, dem häutigen Labyrinth, welches in seinen Zwischenräumen Flüssigkeit enthält.

Im Labyrinthe verzweigt sich der Hörnerv (achte Hirnnerv).

Zur Verdeutlichung vorstehender Schilderung füge ich hier nach L. Hoffmann in Fig. 557 eine schematische Darstellung des Gehörorgans bei.

Die Art, auf welche die Gehörorgane ihre Aufgabe erfüllen, ist folgende: Die Schallwellen entstehen durch eine zitternde, schwingende Bewegung der Materie und werden nach allen Richtungen durch Schwingungen fortgeleitet, sowohl in Wasser, festen Bestandteilen und der Luft, ähnlich den Kreisen des Wassers, in das ein Stein geworfen wurde. Diejenigen Schallwellen nun, welche zum Ohr gelangen, werden von der trichterförmigen Ohrmuschel, die nach der betreffenden Richtung gestellt werden kann, aufgefangen und zum Gehörorgan weitergeleitet und rufen an dem Trommelfell Schwingungen hervor, die ganz genau in derselben Anzahl und Stärke sind, wie die ankommenden Schallwellen. Diese Schwingungen tragen sich auf die Gehörknöchelchen, die an einem Ende an dem Trommelfell, mit dem anderen an dem Labyrinth befestigt sind, über, und hierdurch wird das Labyrinthwasser in dieselben Schwingungen versetzt, wie das Trommelfell. Mittelst der wunderbaren Einrichtung des Labyrinths und der Erregung jedes einzelnen Nervenendes, wird der Eindruck schließlich zum Gehirn geleitet und geht dort ins Bewußtsein des Tieres über.

Die zum Hören wichtigsten Gebilde befinden sich also im Labyrinth. Wie aber Professor Weiß in seiner „Speziellen Physiologie" hervorhebt, kennt man die Funktionen der einzelnen Teile des inneren Gehörapparates viel weniger genau, als die Funktionen der meisten anderen Organe, weil sie im Innern eines harten, schwer zugänglichen Knochens verborgen sind. Einzelne Teile des Gehörapparates können ohne erheblichen Nachteil für das Hören, verloren gehen. So ist das Trommelfell zum Hören nicht absolut nötig. Es dient hauptsächlich als Schutzmittel für die inneren, sehr wichtigen Teile; ist es durchbohrt, so kann Luft und Wasser eindringen, wodurch eine heftige Reizung und eine Störung im Hören entsteht. Auch Hammer und Ambos können ohne bedeutende Störung verloren gehen; fehlt aber der Steigbügel, so fließt das Labyrinthwasser aus, die Ausbreitung des Hörnerven vertrocknet und es tritt Taubheit ein.

Das Pferd hat ein sehr feines Gehör. Nach Tennecker sollen die Saumtiere der Schweiz eine Schneelawine viel früher hören als der Mensch.

Durch den Gehörsinn werden die Pferde in den Stand gesetzt, Feinden und Gefahren auszuweichen, den Befehlen des Menschen nachzukommen u. s. w.

Die Haut.

Die den Körper von außen überziehende allgemeine Decke, Haut genannt, stellt ein überaus wichtiges Organ dar. Sie ist zugleich Wärmeregulator für den Körper, Gefühlsorgan für Tast- und Temperaturgefühle, Sekretionsorgan und Atmungsorgan.

Die Haut besteht im Wesentlichen aus zwei Schichten, nämlich aus der Oberhaut (Epidermis) und der Lederhaut (Corium).

Die Oberhaut ist jenes dünne, gefäß- und nervenlose Gewebe, welches die Lederhaut überzieht. Gewöhnlich hat dieselbe eine gräuliche oder schwärzliche Farbe und nur bei weißgeborenen Tieren, wo der Farbstoff fehlt, erscheint die Haut entweder farblos oder blaßrötlich. Die äußerste Schichte, welche ein lebloses Produkt der Lederhaut ist, besteht aus Hornzellen, welche sich als kleine, weißliche, undurchsichtige Schüppchen abblättern, während in der Tiefe immer wieder neue Zellen nachgebildet werden, so daß eine Zellenschicht die andere gleichsam vor sich hertreibt. Die Oberhaut bildet also eine vollkommen unempfindliche Schutzdecke für die Lederhaut, beschränkt als schlechter Wärmeleiter das Ausstrahlen der tierischen Wärme nnd trägt dazu bei, eine zu starke Verdunstung aus den Gefäßen der Lederhaut zu verhindern.

Die Haare, welche die Oberhaut bedecken, sind hornige, fadenförmig gestaltete, feste aber dennoch elastische Gebilde, die von einer in der Lederhaut oder im subkutanen Zellgewebe befindlichen Haarwurzel ausgehen. Die Färbung des Haares wird durch einen im inneren des Haares erzeugten Farbstoff begründet, welcher bei weißgeborenen Pferden fehlt. Die Haarfarbe bleibt sich nicht immer gleich während des ganzen Lebens des Tieres, sondern es treten bei manchem Haar nach den Altersperioden so große Variationen ein, daß Pferde in der Jugend eine ganz andere Haarfarbe als später zeigen, auch werden dunkel gefärbte Haare an verschiedenen Körperteilen grau und selbst weiß. Die Haarwurzel zeigt unter der kolbigen Verdickung, den sog. Haarzwiebel, eine Aushöhlung, welche kappenförmig auf einem warzigen, nerven- und gefäßreichen Kegel, einem Auswuchse der Lederhaut, nämlich auf der Haarpapille oder dem Haarkeime auffitzt. Von dieser Papille geht das Wachstum, sowie die ganze Ernährung des Haares aus.

Wir können am Pferde folgende Arten von Haaren unterscheiden: die Deckhaare — die kurz und über den ganzen Körper des Pferdes verbreitet sind, — die Schutzhaare — hierher gehören die Schweif-, Mähnen- und Schopfhaare, — und die an den Lippen, den Nüstern, der Stirn und den Augen des Pferdes vorkommenden Tasthaare.

Schweifhaare, Mähne und Schopf, sowie Tasthaare sind permanent und wechseln nie, wenigstens nicht periodenweise. Dahingegen findet ein regelmäßiger zweimaliger Haarwechsel bei den Deckhaaren statt, auch fallen die am hinteren Rande der Köthe und weiter hinauf am Schienbeine vorkommenden Haarzotten oder Behanghaare nach erfolgter Bildung des Sommerkleides aus. Durch den ersten Wechsel der Deckhaare im Frühjahr, bildet sich das Sommerkleid, und durch den zweiten im Herbst, das Winterkleid. Der Frühjahrshaarwechsel findet je nach Klima und Jahrgang, in unseren Gegenden im März oder April statt. Hierbei fallen die langen und matten Winterhaare aus und werden von vorher gebildeten, feineren und kürzeren Sommerhaaren ersetzt. Was die Bildung des Winterkleides betrifft, so besteht dieselbe nicht in einem vollständigen Haarwechsel, denn obwohl die Mehrzahl der Sommerhaare ausfällt und durch lange, grobe Winterhaare ersetzt wird, scheint sich ein Teil der alten Sommerhaare durch neue Thätigkeit in den Haarwurzeln zu verstärken und zu strecken. Das dichtere Winterkleid erscheint anfangs dunkler als das Sommerkleid. Tägliches Schwitzen, warme Stallungen und Bedeckung, regelmäßiges Salzfüttern, kleine Gaben von Spießglanz (Antimonium crudum) oder Arsenik, welche den Stoffwechsel fördern, beschleunigen den Haarwechsel. Andererseits bewirkt eine reichliche Ernährung in Verbindung mit Warmhalten, daß sich das Winterhaar nicht so stark entwickelt, während umgekehrt Futtermangel und Kälte den Grund zu einem langen und rauhen Winterkleide legen. Haaren sich die Pferde im Frühjahr früher als gewöhnlich ab, so deutet dies auf ein zeitiges Frühjahr hin; wollen aber die Winterhaare trotz warmer Tage im Februar und März nicht ausfallen, so läßt sich mit ziemlicher Gewißheit auf längere Kälte vor Eintritt der eigentlichen Frühjahrswitterung zählen. Ebenso ist ein zeitiger Winter zu vermuten, wenn die Bildung des Winterkleides früher als gewöhnlich eintritt.

Da die Muskelaktion und Nerventhätigkeit durch den Haarwechsel eine beträchtliche Einbuße erleidet, empfiehlt es sich, während desselben für eine besonders schonende Behandlung, sorgfältige Pflege und reichliche, intensiv nährende Fütterung des Pferdes Sorge zu tragen.

Die Beseitigung der Tasthaare ist ein durch nichts zu rechtfertigender Eingriff in die weise Ordnung der Natur.

Die Lederhaut, oder die Haut im engeren Sinne, besteht aus fest verbundenen Bündeln von Bindegewebsfasern, welche sich nach den verschiedensten Richtungen durchkreuzen und verfilzen, sowie aus elastischem Gewebe und aus glatten Muskelfasern. Sie geht nach oben in die Epidermis über und verbindet sich nach unten mit der Unterhaut. Das Lederhautgewebe ist sehr reich an Blutgefäßen,

Lymphgefäßen und Nerven, die sich als Netze in demselben ausbreiten, und zahlreiche Zweige in die verschiedenartig gestalteten Hervorragungen, die Tast- oder Gefühlswärzchen (Papillen) schicken, in denen der Tastsinn seinen Sitz hat. In der Haut kommen Talg- und Schweißdrüsen vor. Die Talgdrüsen, wegen des Zusammenhanges mit den Haaren auch Haarbalgdrüsen genannt, haben eine birnenförmige Gestalt, liegen stets in der Lederhaut neben den Haaren und münden in den Haarsack. Dieselben sondern den Haartalg ab, welcher eine ebenso wirksame als wohlfeile Pomade für die Haare abgibt. Die Schweißdrüsen liegen tiefer als die Talgdrüsen und münden mit kleinen Öffnungen an der Oberfläche der Haut, die man als Poren zu bezeichnen pflegt. Die Schweißdrüsen sondern den Schweiß ab.

Der Schweiß, welcher vermittelst dieser Drüsen in Form einer wässerigen Lösung aus dem Blut aufgesogen wird, enthält für die Ernährung des Körpers untaugliche, stickstoffhaltige Stoffe, namentlich Harnstoff. Die Schweißabsonderung ist also ein Reinigungsprozeß für das Blut. Außerdem hat der Schweiß eine wichtige Bedeutung als Regulator der Körperwärme. Bei wenig Arbeit und niedriger Temperatur geht diese Schweißausdünstung ganz unmerklich als Dunst durch die Haut ab, durch anstrengende Arbeit und hohe Temperatur wird die Absonderung aber so gesteigert, daß sie tropfbar flüssig erscheint. Je reicher und wässeriger der Schweiß ist, um so vollkommener wird der weitere Zweck dieser Hautausscheidung, nämlich die Regulirung der Körpertemperatur erreicht. Der tropfbar flüssige Schweiß ist nämlich dazu bestimmt, durch seine Verdunstung dem Körper den Überschuß von Wärme zu entziehen, der durch irgend einen Anlaß im Körper erzeugt wurde. Diese Abkühlung ist bis zu einem gewissen Grade nötig und wohlthätig, allein sie kann auch zu einer so starken Zusammenziehung der Haut führen, daß die Poren und Drüsenausgänge außer Stand gesetzt werden, den Schweiß durchzulassen. Hierdurch wird der Reinigungsprozeß unterbrochen, und so entsteht eine fehlerhafte Blutmischung, die zu verschiedenartigen Krankheiten Anlaß geben kann. Aus diesem Grunde muß die in ihren Schweißdrüsen gesteigert thätige Haut besonders sorgfältig gepflegt werden.

Die Lederhaut des Pferdes besitzt die bedeutendste Stärke im Verlauf der Wirbelsäule, die geringste dagegen am After, an den Geschlechtsteilen, an den Lippen, am Bauche und an der Innenfläche der Gliedmaßen.

Das Unterhautbindegewebe geht ganz unmerklich aus den tiefen Schichten der Lederhaut hervor und vermittelt, je nachdem es reichlicher oder spärlicher vorhanden ist, die mehr lockere oder festere Verbindung der Haut mit den unter derselben gelegenen Teilen. An den Stellen, wo das Unterhautbindegewebe sich

reichlich vorfindet, enthält dasselbe bei einigermaßen gut genährten Pferden stets eine größere Menge Fett.

Dicht unter der Haut, am Kopf, am Hals, an der Schulter und am Bauch liegen die vier Hautmuskeln, vermittelst welcher die Haut bewegt und sogar zur Entfernung von Insekten, Verunreinigungen ꝛc. ziemlich stark erschüttert werden kann.

Zu der Haut gehören auch die an verschiedenen Körperstellen vorkommenden hornigen Gebilde, wie z. B. die Hufe und die Kastanien. Die Bestimmung derselben ist als unempfindliche, feste aber elastische Gebilde, den sie erzeugenden nerven- und gefäßreichen Teilen, welche sie bedecken, einen schützenden Überzug zu bieten.

Außer der sichtbaren Hautabsonderung besteht auch noch eine unsichtbare Hautausdünstung, welche bewirkt, daß durch die Haut Wasser verdunstet und Kohlensäure ausgeschieden wird. Wasser verdunstet aus den oberflächlichsten Schichten der Oberhaut und gleichzeitig bringt Wasser aus den tiefen Schichten nach. Dadurch wird dem Körper allmählich eine große Menge Wasser entzogen, wozu noch der im Zustande der Ruhe als Dunst entweichende Schweiß kommt. Außerdem sondern die Capillargefäße der Haut Kohlensäure für den aus der Luft aufgesogenen Sauerstoff ab. Es findet also in der Haut ein Atmungsprozeß wie in den Lungen statt, weshalb man auch diese Verrichtung der Haut das Hautatmen genannt hat. Die Haut nimmt jedoch bei weitem nicht so viel Sauerstoff auf, als sie Kohlensäure abgibt. Es findet somit das umgekehrte Verhältnis wie beim Lungenatmen statt, denn bei letzterem wird mehr Sauerstoff aufgenommen, als Lungensäure ausgeschieden. Unterdrückung des Hautatmens führt, auch wenn das Lungenatmen ungestört vor sich geht, den Tod durch Erstickung herbei. Pferde, welche nachdem sie rasirt worden waren mit Theer bestrichen wurden, zeigten sich traurig, gleichgültig, atmeten langsam und tief und zeigten einen allmählich immer schwächer werdenden Puls; es stellte sich Zittern ein, die Wärme des Körpers und der ausgeatmeten Luft nahm ab und die sichtbaren Schleimhäute wurden blau (siehe Weiß, „Spezielle Physiologie“). Hieraus ergibt sich die Notwendigkeit einer sorgfältigen Hautpflege.

Der Tastsinn (Gefühl)

hat seinen Sitz in der äußeren Haut und in der Maulhöhle.

Die Gefühlsnerven der Haut stehen in Verbindung mit dem Rückenmark und dem Gehirn; wird nun ein Gefühlsnerv durch äußere Gewalt beleidigt, so entsteht Schmerz, welcher desto heftiger wird, je reicher das betreffende Organ mit Nervenfasern versehen ist. Dasselbe gilt auch für die Haut.

Die Pferde taſten mit den Lippen, der Zunge, zum Teile auch mit den Füßen. Das feinſte Taſtorgan iſt die Zunge, jedoch iſt der Taſtſinn auch in den Lippen ſtark entwickelt. Bei blinden Pferden ſcheint das Gefühl in den Füßen beſonders fein zu ſein; ſie können, wie Bouley ſagt, „mit den Füßen ſehen.“

Werfen wir nun einen letzten Blick auf ſämtliche hier geſchilderten Verrichtungen der Haut, ſo finden wir, daß ſie der Hauptſitz des Gefühls iſt, eine ſchützende Decke für den Körper bildet, hornige Gebilde, Talg, Schweiß und Kohlenſäure abſondert, eine wichtige Rolle bei der Reinigung des Blutes ſpielt und dazu beiträgt, die Körperwärme zu reguliren.

Der Geſchmacksſinn

hat ſeinen Sitz in der Maulhöhle, und zwar vorzugsweiſe in der Zunge, obwohl auch die Nerven des weichen Gaumens, der Lippen und Backen Geſchmacksempfindungen vermitteln.

Die ſchmeckbaren Stoffe müſſen entweder in gelöſtem Zuſtande in die Maulhöhle gebracht werden, oder im Speichel löslich ſein und durch die Bewegungen der Zunge in unmittelbare Bewegung mit der Schleimhaut der Zunge gebracht werden. Eine Geſchmacksempfindung findet jedoch nur dann ſtatt, wenn dieſe Schleimhaut feucht iſt.

Durch den Geſchmacksſinn erhalten die Tiere nur dunkle Vorſtellungen über die Eigenſchaften der Nahrungsmittel und des Getränkes. Der Geſchmack wird daher weſentlich durch den Geruchsſinn unterſtützt.

Der Geruchsſinn

hat ſeinen Sitz am hinteren und oberen Teile der beiden Naſenhöhlen, deren Schleimhaut reich mit Drüſen, Nerven und Blutgefäßen verſehen iſt. Dieſe Schleimhaut, auch Riechhaut genannt, erhält ihre Nerven vom I. und vom V. Gehirnnervenpaar. Das erſte Paar iſt der Sinnesnerv des Geruchs; die Zweige vom erſten und zweiten Aſt des V. Paares, welche ſich an der Naſenſcheidewand und an den Muſcheln verteilen, nehmen keine Geruchseindrücke auf, ſondern vermitteln nur die Empfindung der Naſenſchleimhaut.

Das Riechbare beſteht aus fein verteilten, in der Luft ſchwebenden Stoffen, welche beim tieferen Einziehen der Luft in die Naſe mit der Schleimhaut in Berührung kommen und vom Schleim derſelben feſtgehalten werden.

Was den Nutzen des Geruchsſinnes betrifft, ſo iſt derſelbe von größter Bedeutung für das Tierleben. Durch den Geruch unterſcheiden die Tiere ſchädliche

Stoffe von den unschädlichen; alles was verdächtig erscheint wird beschnuppert; Feinde werden am Geruch erkannt; Junge finden durch den Geruch ihre Mutter und diese ihre Jungen; in der Brunstzeit wirkt der von den Schleimhäuten der weiblichen Genitalien abgesonderte Schleim belebend auf den Geschlechtstrieb der männlichen Tiere ein u. s. w.

Aus allem dem geht hervor, daß für das Tier der Geruch wichtiger als der Geschmack und das Gehör sein muß.

Das Seelenleben.

Professor Weiß schreibt in seiner mehrfach zitirten „Speziellen Physiologie“: „Da wir bei den Tieren Handlungen wahrnehmen, welche auf das Vorhandensein einer geistigen Kraft hindeuten, so müssen wir sie nicht nur für belebt, sondern auch für beseelt halten.“

Eine Äußerung dieses Seelenlebens ist der Verstand, die Intelligenz. Daß die Haustiere, wenn auch in beschränkterem Maße als der Mensch, mit Verstand begabt sind, läßt sich nicht leugnen. Was ihnen abgeht ist Vernunft, d. h. die Fähigkeit, die Gründe der Dinge und ihren inneren Zusammenhang zu erforschen, das Gute, Schöne, Wahre, Übersinnliche und Unendliche zu erfassen, zwischen Recht und Unrecht zu unterscheiden u. s. w.

Wie bereit man aber auch sein möge, die Wahrheit dieser Sätze anzuerkennen, wird man es dennoch schwer, ja unmöglich finden, genau zu bestimmen, ob es Verstand oder Instinkt gewesen, der das Tier zu einer gewissen Handlung veranlaßt hat. Das erklärt, weshalb die geistigen Kräfte des Tieres bald überschätzt, bald zu gering angeschlagen werden.

Der Instinkt, welcher dem Tiere als Ersatz für die Lücken in seiner Intelligenz verliehen worden ist, kann mit einem fortwährenden lebhaften Traum verglichen werden. Die Tiere wären demnach in Allem, was ihren Instinkt betrifft, als unbewußte Schlafwandler anzusehen (Weiß, „Spezielle Physiologie“). Der Instinkt verrät sich durch kein sichtbares Zeichen im Bau des Tieres; die Intelligenz scheint dagegen in einem bestimmten Verhältnis zu der relativen Größe des Gehirns zu stehen.

Zu den Äußerungen der Seelenthätigkeit gehören auch das Gedächtnis, der Traum, die Freude, die Niedergeschlagenheit, die Furcht, die Angst, der Zorn, der Neid, der Mut, die Feigheit, die Anhänglichkeit, die Treue und die Eitelkeit.

Von größtem Einfluß auf das Gefühls- und Empfindungsvermögen, sowie auf das ganze Benehmen der Tiere ist das Temperament oder die unbewußte Wiederspiegelung des individuellen Gefühlslebens. Man unterscheidet:

1) Das sanguinische Temperament, welches sich geistig durch Gelehrigkeit und Bereitwilligkeit ausprägt, wobei aber der Wille oft die Kräfte übersteigt.

2) Das cholerische Temperament, ist mit großer Empfindlichkeit und hohem Grade von Lebenskraft gepaart.

3) Das phlegmatische Temperament, äußert sich durch besonderen Gleichmut, der jedoch eine gewisse Ausdauer nicht ausschließt. Pferde von großen und schweren Schlägen pflegen dieses Temperament zu besitzen.

4) Das melancholische Temperament, macht die damit behafteten Tiere „stumpf, dumm und faul" und meistens auch bösartig. Es ist mit wenigen Ausnahmen nur den niedrigsten Pferderassen angeboren; bei besseren Gattungen kommt es in der Regel nur als Überbleibsel einer Krankheit, Folge von Mißhandlung, in hohem Alter oder in großem Elend vor.

Die Triebe des Pferdes — der Selbsterhaltungs- und der Fortpflanzungs- oder Geschlechtstrieb — haben ihre Wurzeln im Instinkte.

Durch Umgang mit dem Menschen wird der Instinkt der Tiere abgeschwächt, ihre Intelligenz dagegen verschärft.

Während des Schlafes ruht die Thätigkeit der Sinnesorgane und gewöhnlich auch die der Seele. Wenn das Pferd schläft, hört also jedes Einwirken auf seine Sinne, sowie auch seine eigene Willkür auf; die Bewegungen der unwillkürlichen Muskeln, Atmen, Kreislauf des Blutes und Bewegung des Darmkanals gehen aber ungestört von statten und das vegetative Leben — Ernährung und Absonderung — erleidet nicht nur keine Unterbrechung, sondern erreicht sogar einen höheren Grad von Vollkommenheit, als im wachenden Zustande.

Der Schlaf ist demnach die eigentliche Ruhezeit, während welcher die von der Lebensthätigkeit verzehrten Stoffe ersetzt werden. Es ist deshalb selbstverständlich, daß wir diese Ruhezeit durch Bereitung einer guten Streu und Verlängerung des Halfterstrickes zu einer möglichst erquicklichen machen sollen.

Das Pferd und der Elefant sind die einzigen Tiere, die stehend schlafen können. Manche Pferde legen sich selten, manche gar nie nieder, ohne deshalb ihre Leistungsfähigkeit einzubüßen. Trotzdem ist es immer eine bedenkliche Sache, ein Pferd zu kaufen, das sich nicht niederlegen will, denn vollkommene Ruhe kann nur in liegender Stellung erreicht werden, und solche Konstitutionen, die auf die Dauer, ohne Schaden zu nehmen, das volle Ruhemaß entbehren können, gehören überall zu den größten Seltenheiten. Dem sei nun wie ihm wolle: ein gesundes Pferd, das bei Kraft bleiben soll, bedarf täglich wenigstens 4 Stunden Ruhe, möge es dieselben liegend auf der Streu oder stehend genießen.

Die Bewegung.

Die Bewegung ist in mechanischer Beziehung eine durch abwechselnde und antagonistische Kontraktion vorwiegend ganz bestimmter Rumpf- und Extremitätenmuskeln bewirkte Ortsveränderung des Tierkörpers. Die Bewegung im tierischen Organismus ist genau wie die Bewegung in den Maschinen, von der richtigen Konstruktion der einzelnen Teile nach bestimmten mechanischen Gesetzen und von der Größe der treibenden Kraft abhängig. Es wird deshalb auch im Tiere die Bewegung mit um so mehr Gewandtheit, Ausdauer und Kraft vor sich gehen können, je harmonischer und mechanisch vorteilhafter der ganze Körperbau angelegt und je größer die dem Tiere speziell für diese Muskelthätigkeit innewohnende Energie ist. Der alte Satz: „Das Pferd geht, wie es steht", hat deshalb eine gewisse Berechtigung. Wer aber hierauf gestützt bei der Beurteilung eines Pferdes die Probe auf den Gang unterlassen würde, könnte sich leicht sehr unangenehmen Überraschungen aussetzen, denn manche Pferde zeigen im Gange Mängel, die man auf Grund ihres richtigen Standes nicht erwartet hätte, und mancher ganz fehlerhaft gestellte Gaul leistet Außerordentliches in der Bewegung. Es ist meistens das Blut, die Energie, das Temperament, die Übung und die Kondition, die letzteren dazu befähigt.

In physiologischer Beziehung übt die Bewegung einen großen Einfluß auf das Wohlbefinden der Pferde aus. Mäßige Bewegung belebt den Appetit und die Verdauung, befördert den Stoffwechsel, wirkt vorteilhaft auf die Blutbewegung ein, steigert die Aufsaugung, vermehrt die Absonderung von unbrauchbar gewordenen Stoffen, kräftigt die Muskeln und Lungen, und trägt so dazu bei, alle Verrichtungen des Körpers zu beleben. Übermäßige Bewegung dagegen wirkt ermattend auf die Muskulatur und die Nerven ein, veranlaßt Kongestionen der Säfte und des Blutes in drüsigen und Hautorganen, vermehrt die Ausscheidung in der Haut und den Lungen, steigert den Durst, verringert den Appetit, führt zum Nachlassen aller Lebensfunktionen und bewirkt schließlich vollständige Erschöpfung.

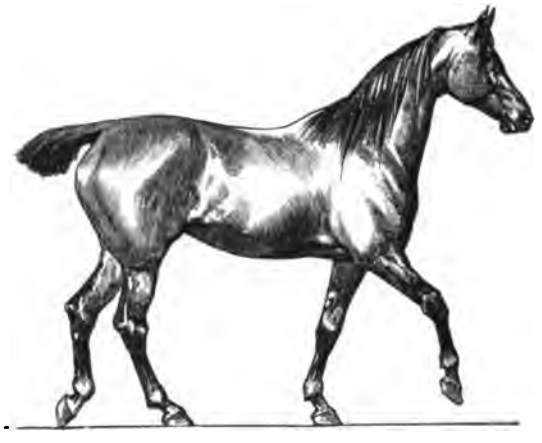
Am wichtigsten ist die Bewegung im Jugendalter. Je öfter die junge Aufzucht eine mäßige Bewegung im Freien erhält, desto besser ist es für ihre Kräfteentwicklung und Körperabhärtung.

Die Arten der Bewegung des Pferdes werden in die natürlichen und in die künstlichen Gänge geschieden.

Zu den natürlichen Gangarten zählt man: Schritt, Trab, Galopp, Carrière, zu den künstlichen: den spanischen Schritt, den Piaff, die Courbette, die Capriole, die Courbade, die Pesade, Ballotade, Pirouette ꝛc.

Schritt ist die langsamste Gangart des Pferdes, in welcher bei der Kavallerie 140 Schritte à 75 cm zurückgelegt werden sollen. Wie bei allen natürlichen Gangarten, mit Ausnahme der Carrière, geht die Fußfolge hierbei in

Fig. 558.



Schritt.

Fig. 559.

Schritt.

diagonaler Richtung vor sich. Beginnt das Pferd z. B. den Gang mit dem rechten Vorderfuße, so wird nachstehende Fußfolge beobachtet:

1. rechter Vorderfuß.
2. Linker Hinterfuß.
3. Linker Vorderfuß.
4. Rechter Hinterfuß.

Das Pferd läßt somit im Schritt 4 Hufschläge hören.

Der linke Hinterfuß erhebt sich, sobald der rechte Vorderfuß das Vorschreiten zur Hälfte ausgeführt hat. (Fig. 558.)

Der linke Vorderfuß erhebt sich in dem Moment, wo der rechte Vorderfuß niedergesetzt wird.

Der linke Hinterfuß tritt zur Stützung unter den Rumpf, sobald der linke Vorderfuß sich vom Boden ablöst. (Fig. 559.)

Der rechte Hinterfuß wird auf die Erde aufgesetzt, sobald der rechte Vorderfuß sich aufs neue erhoben.

Tritt das Pferd, was im Schritt nur ausnahmsweise vorkommt, statt mit den diagonalen mit den Füßen derselben Seite hintereinander, so geht es „Paß".

Fig. 560.

Trab.

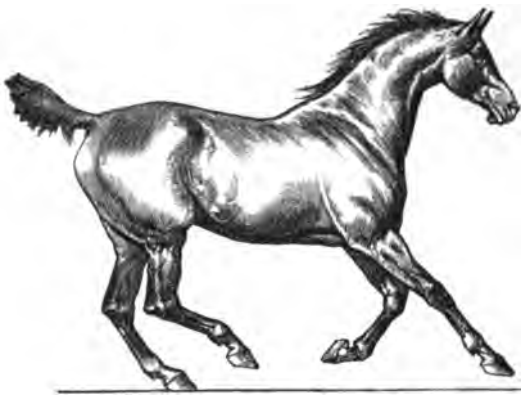
Trab ist die beschleunigte Gangart, in welcher die Pferde, wenn dieselbe nicht forcirt wird, am längsten, ohne zu ermüden und ohne außer Atem zu kommen aushalten können. Nachdem im Trab die diagonalen Füße zugleich erhoben werden, so sind in dieser Gangart nur 2 Hufschläge zu hören. (Fig. 560).

Man unterscheidet den kurzen Trab, den Mitteltrab und den gestreckten Trab. Beim kurzen Trab deckt der Hinterhuf die Spur des gleichseitigen Vorderhufes nicht, beim Mitteltrab decken sich die gleichseitigen Hufspuren und beim gestreckten Trab tritt der Hinterhuf über die gleichseitige Spur des Vorderhufes hinab. Das reglementmäßige Tempo ist 30 Schritte in der Minute.

Die beiden diagonalen Beinpaare lösen sich beim Trab regelmäßig ab. Dadurch erhalten wir eine tragende und eine schwebende, vorgreifende Funktion der Beine. Zwischen beiden liegt der sogenannte freie Abschwung,

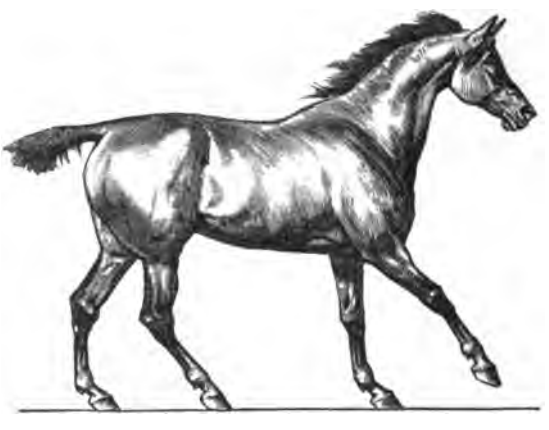
ein Bewegungsabſchnitt, der nach ſeiner Dauer ſehr verſchieden iſt und ſich dadurch kennzeichnet, daß während desſelben alle vier Beine in der Luft ſind. Um dieſen Bewegungsabſchnitt recht verſtehen zu können, werden wir uns vor Augen zu halten haben, daß, wie weiter oben hervorgehoben worden, der Hinterhuf beim Mitteltrab

Fig. 561.



Galopp.

Fig. 562.

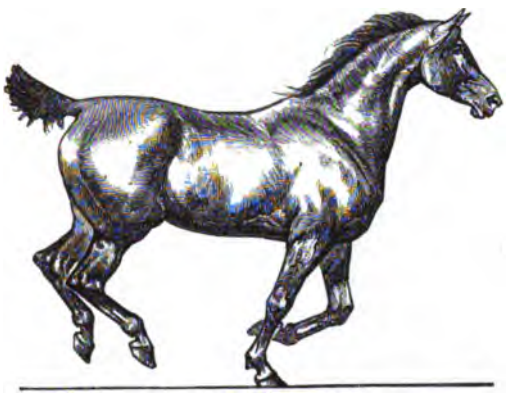


Galopp.

die Spur des Vorderhufes deckt. So lange der Vorderhuf auf dieſem Platze ſteht, kann aber der Hinterhuf nicht auf denſelben treten. Der Vorderhuf muß mithin dieſen Platz bereits verlaſſen haben und in der Luft auf dem Wege nach vorwärts ſein, wenn der Hinterhuf im Begriff iſt zu fußen. Der Hinterhuf iſt in dieſem Moment gleichfalls in der Luft. Es ſind ſomit die Beine derſelben Seite in der

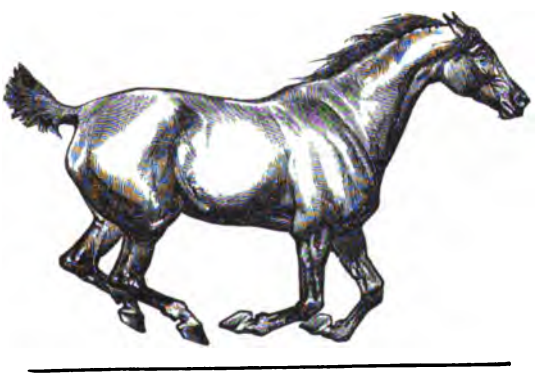
Luft. Nun ist aber mit dem vorgehenden Vorderbein das diagonale Hinterbein in übereinstimmender Bewegung, somit vorgehend in der Luft. Mit dem zum Niedertreten bereiten, aber noch schwebenden Hinterbeine ist das diagonale Vorderbein in übereinstimmender Bewegung, also erst im Begriff niederzutreten. Es

Fig. 563.



Galopp.

Fig. 564.



Galopp.

sind demnach alle vier Beine für einen Moment in der Luft, sobald der Hinterhuf die Spur des Vorderhufes decken oder berühren soll.

Im Trab treten die Rückenmuskeln, welche im Schritt fast ganz entspannt werden, vorwiegend in Aktion. Zur guten Trableistung gehört daher eine kräftige, lange Kruppe und eine starke Lendenverbindung.

Der Paß kommt im Trab häufiger als im Schritt vor.

Der Galopp ist eine rasche Gangart, bei welcher drei Hufschläge hörbar werden. Das reglementmäßige Tempo beträgt 450 Schritt in der Minute. Je nachdem das linke oder rechte seitliche Fußpaar vorgreift, unterscheidet man Galopp rechts oder links.

Das Fußen der Gliedmaßen erfolgt im Galopp in nachstehender Weise:

Im Rechtsgalopp:

1. Linker Hinterfuß. (Fig. 561.)

2. Rechter Hinterfuß und linker Vorderfuß. (Fig. 562.)

3. Rechter Vorderfuß (Fig. 563), worauf der Körper in dem Moment, wo dieser Fuß den Boden verläßt, so lange frei in der Luft schweben bleibt (Fig. 564), bis der linke Hinterfuß wieder unter den Leib gezogen ist. Beim Linksgalopp geschieht das Niedersetzen zuerst mit dem rechten Hinterfuß, welchem der rechte Vorderfuß und der linke Vorderfuß in der hier angegebenen Ordnung folgen.

Aus dem Stillestehen, dem Schritt oder dem langsamen Trab geht ein Pferd zum Galopp über, indem es sein Körpergewicht auf einen der Vorderfüße verlegt und sodann den dem beginnenden oder führenden Vorderfuße entgegengesetzten Hinterfuß unter den Schwerpunkt stellt.

In demselben Moment, wo dieser Hinterfuß unter den Körper niedergesetzt worden ist, hat auch der Galopp begonnen und die Gliedmaßen treten nun in der angegebenen Reihenfolge in Funktion. Es werden also der andere Hinterfuß, der diesem entgegengesetzte Vorderfuß und schließlich auch der führende Vorderfuß niedergesetzt; in demselben Moment verläßt aber schon der diagonale Hinterfuß den Boden, diesem folgen der andere Hinter- und Vorderfuß und zuletzt entfernt sich der führende Vorderfuß vom Boden, worauf der Körper wieder schwebt.

Vom gestreckten Trab erfolgt der Absprung dadurch, daß die Last auf einen Vorderfuß — den späterhin führenden — verlegt wird, worauf der unter den Schwerpunkt gebrachte entgegengesetzte Hinterfuß auftritt und die übrigen Füße während des nun in irgend einer Weise zuwege gebrachten Galopps, wie oben angegeben, niedergesetzt werden.

Die Hufschläge bilden sich natürlich beim Galopp sehr verschieden, je nachdem das Pferd mehr oder weniger versammelt ist.

Über das Wechseln (Changement) im Galopp äußert Mr. Anderson in „Modern Horsemanship“, daß das Changement sowohl mit den Vorderfüßen als auch mit den Hinterfüßen begonnen werden kann. Daß das Pferd das Changement mit den Vorderfüßen beginnen kann, beweist der Umstand, daß das Tier sehr oft mit der Vorderhand wechselt, während die Hinterhand die frühere Fußfolge beibehält. Daß der Wechsel aber auch von den Hinterfüßen begonnen

werden kann, geht daraus hervor, daß ein gut gerittenes Pferd imstande ist, in jedem Sprunge zu wechseln, was unmöglich wäre, wenn das Changement von den Vorderfüßen ausgehen müßte, denn in dem Moment, wo die Vorderfüße im Begriffe stehen, das Changement auszuführen, müssen die Hinterfüße sich darauf vorbereiten, die Last aufzufangen. Das Pferd kann nicht in der Luft schwebend changiren, weil diese Stellung viel zu kurz andauert und die Hinterfüße die Last auf-

Fig. 565.

Changement aus dem Galopp links.

fangen müssen, bevor sich das Pferd von dem führenden Vorderfuß aus in die Höhe hebt. Vorstehende Kopien zweier von Mr. Anderson in Stuttgart aufgenommenen Momentphotographien (Fig. 565 und 566) beweisen die Richtigkeit seiner Theorien.

In Fig. 565 hat das Pferd mit den Vorderfüßen gewechselt; die Hinterfüße werden wechseln, sobald die Vorderhand die Last aufgefangen hat. In Fig. 566 hat sich das Pferd im Schulgalopp rechts befunden; der rechte Vorderfuß hat sich soeben erhoben, worauf zuerst der rechte und dann der linke Hinterfuß niedergesetzt wurden. Die Vorderfüße haben das Changement noch nicht ausgeführt, aber der

rechte Vorderfuß ſteht im Begriff ſich vor dem Niederſetzen an dem linken vorbei zu ſchieben; darauf wird der linke Vorderfuß vorgreifen und niedertreten und hat das Pferd dann das Changement in einem einzigen Sprunge bewerkſtelligt.

In dieſen beiden Abbildungen iſt das Pferd im ſtark verſammelten 4-Tempo-galopp dargeſtellt, jedoch wird das Changement in allen Galoppformen genau auf

Fig. 566.

Changement aus dem Galopp rechts.

dieſelbe Art ſtattfinden, nur müſſen im beſchleunigten Galopp die Veränderungen in der Fußfolge ſchneller aufeinander folgen. Zu bemerken bleibt noch, daß Schulpferde aus nahe liegenden Gründen das von der Hinterhand ausgehende Changement vorziehen, welches auch das einzige iſt, mit welchem in jedem Galoppſprunge gewechſelt werden kann.

Die Carrière iſt der bis zur höchſten Leiſtungsfähigkeit forcirte Galopp, bei welchem die Hinterfüße den einen und die Vorderfüße den anderen gedoppelten Hufſchlag hören laſſen.

Falſch nennt man den Galopp, wenn in der Wendung das äußere Fuß-

paar anstatt dem inneren Paare vorgreift, also wenn z. B. bei einer Wendung nach rechts das Pferd links galoppirt, oder wenn der Reiter auf einer Bahn auf der „rechten Hand" reitet und das Pferd links galoppirt.

Übers Kreuz geht das Pferd im Galopp, wenn es mit dem Vorderteil in anderer Weise als das Hinterteil galoppirt, also etwa mit den Vorderfüßen rechts, mit den Hinterfüßen links.

Die Länge des Galoppsprunges beträgt im Rennlauf ca. 24 und im gewöhnlichen Galopp 12 Fuß.

Fig. 567.

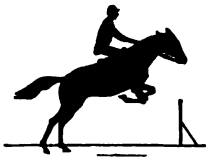


Fig. 568.

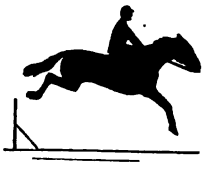


Fig. 569.

Fig. 570.

Fig. 571.

Fig. 572.

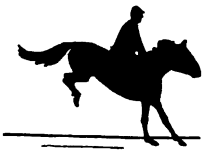


Fig. 573.

Fig. 574.

Von den künstlichen Gangarten erwähne ich den spanischen Schritt und den Piaff.

Der spanische Schritt — auch Passage genannt — stellt ein abgekürztes Trabtempo dar, bei welchem die Versammlung und der Abschwung ihre höchste Vollendung erreichen.

Der Piaff ist nichts anderes als ein Trab auf der Stelle, bei welchem der Abschwung lediglich nach aufwärts erfolgt.

Als Sprung bezeichnet man eine Vorwärtsbewegung des Pferdes, bei welcher es sich mit den Vorderbeinen vom Boden erhebt und mittelst der Hinterbeine in einem mehr oder weniger langen und hohen Bogen über die Erde wegschnellt. Der Sprung ist ein einmaliger Bewegungsakt und kann deshalb nicht als Gangart bezeichnet werden.

Je nachdem die Sprünge den Zweck haben, ein Hindernis zu überwinden oder nicht, werden sie in „Hindernissprünge" und „Luftsprünge" eingeteilt.

Nach Art der Hindernissprünge sind zu unterscheiden:

1) Der Hochsprung (Barrièresprung).

2) Der Breitſprung (Grabenſprung).

3. Der Breit- und Hochſprung (Sprung über Graben und Barrière zugleich).

4. Der Sprung mit Aufſetzen (Friſcher Wall).

Die Luftſprünge ſind teils Schulſprünge, teils natürliche Sprünge.

Über die Fußfolge beim Hindernisſprunge geben vorſtehende Abdrücke von elektriſchen Momentphotographien aus Mr. Leland Stanford's Werk „The horse in motion“ (Fig. 567—574) genauen Aufſchluß. Gewiſſe Momente machen ſich bei jedem derartigen Sprung geltend, gleichviel in welcher Schnelligkeit derſelbe erfolgt, ob das Pferd ein geübter Steeple-Chaser oder ein Neuling, ob der Reiter ſeine Sache verſteht oder nicht u. ſ. w. So befindet ſich ſtets ein Hinterfuß vor dem anderen, wenn ſich das Pferd zum Sprunge hebt und ebenſo wird der Stoß beim Landen immer zunächſt nur von einem der Vorderfüße aufgefangen, dem dann der andere mehr oder weniger ſchnell folgt, mitunter bis zu 75 cm von dem Punkt, wo der erſtere landete. Hierdurch wird die hie und da vorgebrachte Behauptung, daß das Pferd beim Sprunge mit den Hinterfüßen lande, ſchlagend widerlegt.

Das Verdienſt, die Mechanik des Sprunges, wie überhaupt aller Bewegungen des Pferdes, mittelſt elektriſcher Momentphotographien in vollkommen exakter Weiſe dargeſtellt und erklärt zu haben, gebührt in erſter Reihe dem amerikaniſchen Profeſſor Mr. Muybridge, der über dieſes Thema auch in Deutſchland vielbeſuchte Vorleſungen gehalten hat.

Zehntes Kapitel.

Die Zahnlehre.

Im innigſten Zuſammenhang mit der Anatomie und Phyſiologie des Pferdes ſteht die Zahnlehre, oder mit anderen Worten, die Anleitung, das Alter der Pferde nach dem natürlichen Zahnwechſel und den Veränderungen der Zähne zu erkennen.

Daß die Pferde von der Natur in ihren Zähnen eine Art Taufſchein mit auf den Lebensweg erhalten, welcher richtig gedeutet, wertvolle, wenn auch nicht unfehlbare Aufklärungen über das Alter des betreffenden Tieres geben kann, iſt längſt kein Geheimnis mehr. Schon Ariſtoteles (ſiehe deſſen „Historia animalium“ Lib. VI. cap. 22), Plinius (ſiehe deſſen „Historia naturalis“ Lib. XI. cap. 37 sect. 160—170) und Xenophon, (ſiehe deſſen „De re equestre“ cap. 3),

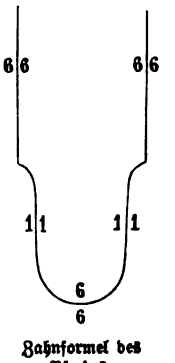
haben sich mit diesem Teil der Pferdekenntnis beschäftigt. Sie wußten, daß junge Pferde ihre Zähne zu gewissen Zeiten ihres Alters wechseln, und daß die bleibenden Zähne im zunehmenden Alter eine veränderte Form annehmen. Sie hielten solche Pferde für alt, denen die Kunden oder Marken an den Zähnen fehlten und meinten, daß solche nicht mehr lange zum Reitdienst tauglich seien, doch gaben sie die Zeiten dieser Veränderung und die Art derselben nicht so deutlich an, daß man eine sichere Richtschnur für die Erkenntnis des Alters hätte daraus ziehen können. Etwas, aber nicht viel zuverlässiger, sind die im 16. und 17 Jahrhundert über die Zahnlehre veröffentlichten Schriften, z. B. „Von der hochberühmpten, Adelichen und Ritterlichen Kunst der Rayterey. In vier Bücher ordentlich gethaylt durch H. F. Hörwart von Hohenburg. Das neunte Capitel. Tegernsee 1581, in Folio, sowie Reeyni's „Exquisita anatomia del Cavallo", Veneggia 1599 und Jourdains „Le parfait Cavalier", Paris 1655. Dem hier erwähnten Schriftsteller Reeyni gebührt insofern ein Ehrenplatz unter den älteren hippologischen Schriftstellern, als er der erste war, welcher wußte, daß das Pferd auch Backenzähne (obgleich er deren nur vier anführt) habe, welche ebenfalls, so wie die Schneidezähne, zu gewissen Zeiten gewechselt werden. Merkwürdigerweise entging diese Entdeckung den viel später lebenden großen Gelehrten Solleysel (1706) und Bourgelat (1758) vollständig. Erst im Jahre 1767 führte der Franzose Tenon (siehe „Mémoires de l'institut national des sciences et arts etc. Tome I, Mémoire 1, pag. 558, Mémoire second pag. 589) und nach ihm Lafosse (fils), (siehe Cours d'Hippiatrique, Paris 1772) Reeyni's Lehre einer weiteren Entwicklung zu. Etwas später, nämlich 1811, gab Dr. Pessina in Wien sein berühmtes Werk „Über die Erkenntnis des Pferdealters aus den Zähnen" heraus, in welchem auch Beobachtungen über die Veränderungen der Reibeflächen mitgeteilt werden. Ungefähr gleichzeitig (1816) erschien in Kopenhagen J. W. Neergaard's „Naturbeschreibung der Zähne des Pferdes, mit Rücksicht auf andere Haustiere. Nebst einer Anleitung, das Alter der Pferde durch Hilfe äußerer Merkmale zu bestimmen", ein Werk, welches weit über die Grenzen des Skandinavischen Nordens hinaus allseitige Anerkennung gefunden. Unter den neueren Werken, die sich mit der Zahnlehre beschäftigt haben, stelle ich Edward Mayhew's „The Horse's Mouth" und das betreffende Kapitel in Goubaux's und Barrier's vorzüglichem Werk „L'extérieur du cheval" in die erste Reihe.

Bevor wir uns nun auf eine nähere Betrachtung der Zähne des Pferdes einlassen, dürfte es nicht überflüssig sein, einige allgemeine Andeutungen vorauszusenden, welche dazu beitragen können, die Zahnlehre in das richtige Licht zu stellen.

Wie ich bereits in der Einleitung hervorgehoben, sind die an den Zähnen beobachteten Kennzeichen, nach welchen wir das Alter des Pferdes beurteilen, keineswegs als untrüglich zu betrachten. Dies hat seine Erklärung darin, daß die Wege der Natur, obgleich regelmäßig, nicht immer absolut mit einander übereinstimmen, auch üben die Unterschiede in den Rassen, der Fütterung und der Stellung der Zahnreihen zu einander, einen bestimmten Einfluß auf die Abnützung der Zähne aus. Bei edlen Pferden wird z. B. die Reibfläche infolge der härteren Beschaffenheit der Knochenmasse langsamer abgenützt als bei gemeinen Tieren; ein Faktum ist auch, daß die Schneidezähne während des Weideganges, Dank den am Grase haftenden Sand- und Steinkörnchen mehr als bei der Stallfütterung abgenützt werden, und schließlich wird niemand bestreiten, daß jene Bildung der Zahnreihen, bei welcher die Zähne des Ober- und Unterkiefers nicht genau auf einander passen, ebenfalls eine ungleiche Abnutzung hervorrufen muß. Zuverlässige, von glaubwürdigen Personen beigebrachte Angaben über das Alter eines Pferdes, sind deshalb stets dem von der Natur im Maule des betreffenden Tieres niedergelegten Alterszeugnisse voranzustellen. Vor einem Jahrzehnt hat sich in Deutschland ein sehr interessanter Streitfall ergeben, der in seinem Verlaufe wieder deutlich gezeigt, daß die Zahnkunde, das einzige Mittel, das als Behelf zur Altersbestimmung für solche Pferde dienen kann, deren Geburt sich nicht aus Gestütsbüchern nachweisen läßt, doch einigermaßen unzuverlässig ist. Gelegentlich der Berliner Herbstrennen des Jahres 1884 wurde nämlich das Alter des als dreijährig angemeldeten „Antinous" von „Dreizack" aus der „Fenella" angezweifelt, und machte der Vorstand im Einverständnisse mit dem Besitzer des Hengstes, Herrn Bieler-Büssow, von seinem ihm in diesem Falle zustehenden Rechte Gebrauch, indem er eine tierärztliche Untersuchung des Gebisses vom „Antinous" anordnete. Der betreffende Tierarzt konstatirte, daß „Antinous" nach der Beschaffenheit seiner Zähne als vierjährig betrachtet werden müsse. Nach dem Rennreglement stand es nun dem Besitzer, trotz der Aussage des Sachverständigen, noch immer zu, den Gegenbeweis zu erbringen, und ist dies Herrn Bieler durch Beibringung verschiedenartiger Belege in unzweifelhaftester Weise gelungen, so daß die technische Kommission des Unionklubs in der Angelegenheit nachstehendes Schreiben an Herrn Bieler gerichtet hat: „Wir sind einstimmig der Ansicht, daß der Nachweis darüber, daß Ihr Hengst „Antinous", trotz des entgegenstehenden Gutachtens des Tierarztes Petsch, doch im Jahre 1881 geboren, also jetzt dreijährig sei, durch die von Ihnen eingebrachten Atteste erbracht wurde." Herr Bieler ist hiermit für alle Zukunft vor Protesten in dieser Angelegenheit geschützt; gleichzeitig aber wurde die Zahnkunde um ein nicht uninteressantes Kapitel bereichert.

Ähnliche Beispiele könnten in Hülle und Fülle angeführt werden. Nichtsdestoweniger werden wir festhalten müssen, daß die Zähne 9 mal unter 10 vollkommen befriedigende Anhaltspunkte zur Beurteilung des Alters liefern. Jedenfalls steht uns, außer in den Fällen, wo das Alter des Pferdes mittelst über jeden Zweifel erhabener Zertifikate festgestellt werden kann, keine zuverlässigere Grundlage für unser Urteil zur Verfügung. Jeder, der mit Pferden zu thun hat, sollte sich deshalb bemühen, in deren Zähnen lesen zu lernen. Es ist dies durchaus nicht so schwer, als die vielen von der Zahnlehre handelnden gelehrten Handbücher anzudeuten scheinen; aber aus Büchern und Abbildungen *allein* ist es nicht zu lernen; der zuverlässigste Lehrbehelf verbleibt unter allen Umständen das Maul des lebenden Pferdes. Möge also der Anfänger keine Gelegenheit versäumen, mit Benützung seiner aus den hippologischen Abhandlungen geschöpften Kenntnisse, das Maul solcher Pferde zu studiren, deren Alter ihm genau bekannt ist. Am leichtesten geschieht dies bei den Kavallerieregimentern und in den Gestüten, wo dem wißbegierigen Pferdefreunde nicht nur verschiedene Jahrgänge zur Verfügung stehen, sondern auch das Alter jedes einzelnen Pferdes grundbüchlich festgestellt ist. Wie der Anfänger solche Studien am erfolgreichsten betreiben kann, wird in dem folgenden näher angegeben werden. Dazu ist aber vor allem erforderlich, daß wir uns mit dem ABC der Zahnlehre bekannt machen.

Fig. 575.



Zahnformel des Pferdes.

Die Pferde haben wie die Menschen zwei Arten von Zähnen, eine für die erste Jugend, die andere für das reifere Alter. Erstere werden Milch-, letztere Ersatz- oder Pferdezähne genannt. Mit Bezug auf ihre Form und ihren Platz im Maul des Pferdes teilt man sie ein:

a) in Schneidezähne,
b) in Hakenzähne,
c) in Backenzähne.

Die Zahnformel eines ausgewachsenen männlichen Pferdes geht aus der Figur 575 hervor.

6 Backenzähne zu jeder Seite, sowohl im Vorder- als Hinterkiefer	24
1 Hakenzahn zu jeder Seite, sowohl im Vorder- als Hinterkiefer	4
6 Schneidezähne im Vorder- und 6 im Hinterkiefer	12
Summa . .	40

Für das Gebiß der Stute ist die Formel dieselbe, nur kommen die Hakenzähne bei Stuten selten zum Durchbruch. Stuten haben also meistens nur 36 Zähne.

Die beiden in der Mitte stehenden Schneidezähne nennt man „*Zangen-*

zähne" oder kurzweg „Zangen", die beiden äußeren Eckzähne und die zwischen den Zangen und Eckzähnen vorkommenden zwei Zähne heißen Mittelzähne.

Bevor ich weitergehe, bitte ich den Leser, die Diagramme in der Fig. 576, zu welchen ich im Nachstehenden oft zurückzukommen genötigt sein werde, einer genauen Beachtung zu würdigen.

Fig. 576.

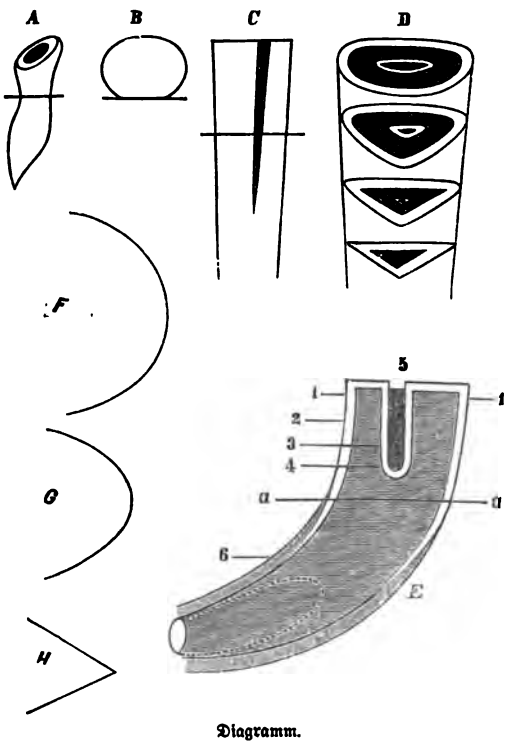


Diagramm.
A B Milchschneidezahn, C Ersatzschneidezahn, D die verschiedenen Reibeflächen, E Querdurchschnitt eines Pferdeschneidezahns, F G H Stellung der Kiefer zu einander.

Wir wollen zuerst den Milchschneidezahn A B mit dem Ersatzschneidezahn C vergleichen. Der Unterschied in der Form und der Größe ist augenfällig. Betrachten wir dieselbe von vorne, so finden wir, daß der Milchzahn B beim Zahnfleisch — der Querlinie in der Abbildung — schmäler wird, wo hingegen der ober dem Zahnfleisch befindliche Teil des Ersatzzahnes C — die Krone — oben und unten ungefähr gleich breit ist. Dieser schmälere Teil am Milchzahn wird Hals genannt. Der Eckzahn ist außerdem bedeutend größer als der Milchzahn und bei weitem nicht so weiß wie dieser. Ein weiterer Unterschied zwischen diesen Zähnen besteht darin, daß der Milchzahn an seiner vorderen Fläche nahezu vollkommen glatt ist, wohingegen der Ersatzzahn 1 bis 2 Längsstreifen zeigt.

Der Durchbruch der Milchzähne geschieht in folgender Reihenfolge:

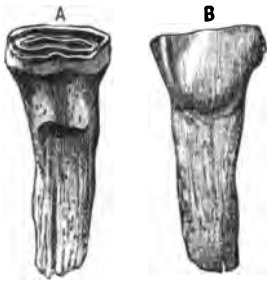
Bei der Geburt sind gewöhnlich erst die 12 Backenzähne sichtbar. Vor oder einige Tage nach der Geburt erscheinen die Zangen. Gewöhnlich brechen die zwei Zangen des Vorderkiefers um einige Tage früher durch als die des Hinterkiefers. Um dieselbe Zeit pflegen auch die Kronen der Backenzähne gänzlich durchgebrochen zu sein, von welchen gleich nach der Geburt nur die Spitzen aus dem Zahnfleisch hervorragten. Nach 4—6 Wochen kommen auf eben dieselbe Weise die Mittelzähne zum Vorschein. Mit den Backenzähnen ist während dieser Zeit keine andere Veränderung vorgegangen, als daß ihre Kronenenden in Reibung getreten und dadurch Reibeflächen entstanden sind. Im Alter von 6—9 Monaten brechen die Eck-

zähne durch. Um den 7. bis 8. Monat herum erscheint auch der vierte Backenzahn, der im 10. bis 11. Monat mit seinem Gegner in Reibefläche tritt. Solcher Backenzähne brechen vier, zwei in jedem Kiefer, einer in jeder Backenzahnreihe zugleich aus.

Ein 1 Jahr altes Füllen ist also im Besitz seiner sämtlichen Schneidezähne. Der Durchbruch dieser Zähne erfolgte auf die Art, daß die vorderen Ränder zuerst durchbrachen, welchen die hinteren bei den Zangen und Mittelzähnen nach Verlauf einiger Tage, bei den Eckzähnen aber erst nach 4 bis 6 Wochen, ja noch später, folgten.

Die zuerst erschienenen Zähne gelangen natürlich auch zuerst zur Reife, wes-

Fig. 577.



Milchzahn.
A hintere Ansicht.
B vordere Ansicht.

Fig. 578.

Ersatzzahn.
A vordere Ansicht.
B hintere Ansicht.

halb also die Milchzangenzähne sich schon nach zwei Monaten in ihrer Form bedeutend von den um diese Zeit erst 14 Tage alten Mittelzähnen unterscheiden. Wenn die Schneidezähne zuerst zum Durchbruch kommen, sind sie meißelförmig an ihrer Reibefläche (Fig. 577); aber in demselben Maße als sich diese Reibefläche an dem entgegengesetzten Zahne im andern Kiefer abnützt, wird diese scharfe Kante allmählich abgeschliffen und der breitere Teil des Zahnes gelangt in der Gestalt einer ebenen Reibefläche zum Vorschein. Dieselbe Umwandlung geht auch mit den Ersatzzähnen während der Periode des Zahnwechsels vor sich. Im Alter von 9 bis 12 Monaten haben also die Zangen- und Mittelzähne bereits breite Reibeflächen, während bei den Eckzähnen erst der vordere Rand etwas in Reibefläche getreten ist, der hintere dagegen eben aus dem Zahnfleische hervorsteht.

Während des ersten Jahres sind die Schneidezähne infolge ihrer unebenen Reibeflächen von geringem Nutzen. Hierzu kommt noch der Umstand, daß das

Zahnfleisch durch das Hervorbrechen der Zähne äußerst empfindlich wird. Das Füllen kann deshalb erst während des zweiten Lebensjahres nachdrücklichen Gebrauch von seinen Schneidezähnen machen, welche sich nun hauptsächlich durch ihre größere oder geringere Abnützung von einander unterscheiden. Daß die Zangen, die zuerst zum Durchbruch gelangt sind, auch am meisten abgenützt werden, ist selbstverständlich.

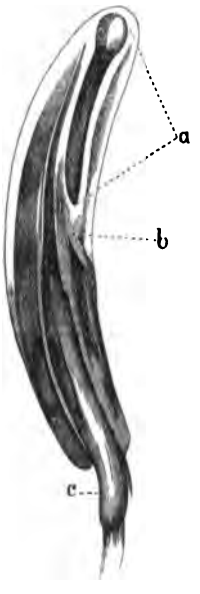
Wir werden uns nun auch etwas mit der Anatomie der Zähne zu beschäftigen haben. Wie aus der Abbildung Fig. 576 E und Fig. 578 hervorgeht, hat der Pferdeschneidezahn eine halbmondförmige Gestalt. Der sichtbare über das Zahnfleisch hervorragende Teil des Zahnes heißt Krone, der nicht sichtbare in der Zahnhöhle des Kieferknochens befindliche Teil wird Wurzel genannt. In Fig. 576 E, welche den Querdurchschnitt eines Pferdeschneidezahns darstellt, deutet die Linie a das Zahnfleisch an. Der größere Teil des Zahnes besteht aus der mit 3 bezeichneten Zahnsubstanz (Dentine), welche an der Krone mit einer andern Substanz, dem Schmelz (Email) (E 2) überzogen ist; an der Wurzel ist die Zahnsubstanz dagegen nicht mit Schmelz, sondern mit einer dünnen Beinhaut, der sog. Rindensubstanz (E 6) bekleidet. Betrachten wir nun die Krone, so sehen wir, daß der Schmelz (E 2) nachdem er die Reibefläche des Zahnes erreicht hat, sich in der Mitte des Zahnes, ungefähr wie bei einer Flasche der unterste Teil, hineinstülpt, welche Vertiefung im unteren Teil mit Cementsubstanz ausgefüllt ist (E 5). Hieraus ergibt sich, daß wir, falls wir ein Stückchen der Reibefläche, z. B. durch die Linie F 1, absägen würden, auf der neuen Fläche einen äußeren und einen inneren emailleartigen Schmelzrand zu sehen bekämen, wobei wir uns vor Augen zu halten haben, daß der Schmelz weiß und die Knochensubstanz grau ist. Wie eine solche Reibefläche aussieht, zeigt Fig. 576 D.

Die eben erwähnte sackartige Vertiefung in der Reibefläche wird Kunde, Bohne oder Marke genannt. Dieselbe ist nicht in allen Zähnen gleich tief. In den Milchzähnen erreichen sie z. B. nur eine Tiefe von 3—4 mm, wohingegen die Kunden der Pferdezähne 7—13 mm tief sind, doch kommt das zuletzt genannte Maß nur bei den Schneidezähnen im Oberkiefer vor. Kunden sind auch in den Backenzähnen des Oberkiefers, aber nicht in jenen des Unterkiefers vorhanden. Der innere Schmelzrand, welcher anfangs die Kunde umschließt, umgibt, nachdem letztere abgerieben worden, nunmehr den auf dem Grunde der sackartigen Vertiefung ruhenden Cement und wird dann Kundenspur genannt. Im Zusammenhang hiermit sei auch erwähnt, daß sich im Innern des Zahnes ein sich von unten nach oben erstreckender Kanal befindet, der Gefäße und Nerven zur Ernährung des Zahnes enthält (Fig. 579). Dieser Kanal wird jedoch allmählich mit Zahnsubstanz ausgefüllt und da diese anfangs lichter als ihre Umgebung ist, tritt sie, nachdem

der Zahn die hierzu erforderliche Abnützung erfahren, wie ein lichter Streifen, auch Stern genannt, auf der Reibefläche zu Tage. Eine natürliche Folge des Umstandes, daß genannter Kanal sich ein Stückchen an der vorderen Seite des Bohnensäckchens vorbeistreckt (Fig. 579 a), ist, daß während einer gewissen Altersperiode sowohl Kunde als Stern auf der Reibefläche sichtbar sind.

Von größter Bedeutung für die Beurteilung des Alters eines Pferdes ist auch, daß die Schneidezähne in ihrem oberen Teil vorn und hinten abgeflacht, in

Fig. 579.



Durchschnitt eines Pferdezahnes.

Fig. 580.

Reibeflächen.

den mittleren Teilen mehr rundlich und im unteren Teil von den Seiten zusammengedrückt sind. Während der Zeit, wo die Reibefläche am breitesten ist, d. h. vom 5. oder 6. bis zum 7. oder 8. Jahre, zeigt dieselbe eine ovale oder längliche Form (Fig. 580 a). In demselben Maße aber wie der Zahn abgenützt wird — die Abnützung der Schneidezähne des Unterkiefers beträgt ungefähr 2 mm jährlich und dieser Abnützung entsprechend findet auch ein Nachschub statt, so daß der Zahn außerhalb des Zahnfleisches fast immer die gleiche Höhe hat — nimmt die Reibefläche naturgemäß eine andere Form an. Sie wird zuerst rund (Fig. 580 b), dann dreieckig (Fig. 580 c) und schließlich verkehrt oval (Fig. 580 d).

Die Schneidezähne bieten aber noch andere Fingerzeige für die Alters-

bestimmung. So sind dieselben bei alten Pferden meistens sehr lang, obgleich sie bisweilen auch bis ans Zahnfleisch abgenützt erscheinen. Sind sie lang, so stehen sie gewöhnlich mit größeren oder kleineren Zwischenräumen, welche mit einer von Futterresten gebildeten festen und dunklen Masse angefüllt sind. Weiter ist zu bemerken, daß die Zahnreihen bei einem jungen Pferde einen Halbkreis bilden: bei dem vollkommen ausgebildeten Pferde nehmen dieselben aber allmählich eine flachere Form an, um schließlich bei alten Tieren eine gerade Reihe zu bilden. Auch die Stellung der Kiefer zu einander gestaltet sich mit den Jahren anders. Anfangs bilden dieselben gleichsam eine Zange, aber je älter das Pferd wird, desto schräger und spitzwinkeliger stellen sich die Kiefer zu einander (Fig. 576 FGH). Schließlich bleibt noch zu beachten, daß der Schmelz an den Zähnen älterer Pferde gelb und glanzlos ist.

Auf die Hakenzähne ist kein rechter Verlaß, wenn es gilt, das Alter eines Pferdes zu ermitteln. Schon das erste Durchbrechen dieser Zähne ist viel zu unregelmäßig, um sichere Schlußsätze zuzulassen. Dieselben können z. B. zwischen dem 2. und 3. Jahre durchbrechen, es kommt aber auch vor, daß sie erst im 8. Jahre erscheinen. Nach der Theorie sollen sie zwischen dem 4. und 5. Jahre zum Vorschein kommen. Diese Regel hat jedoch wie gesagt so viele Ausnahmen, daß nicht angeraten werden kann, viel auf dieselbe zu halten. Bei ihrem ersten Erscheinen sind die Hakenzähne spitzig, auf der äußeren Fläche glatt und abgerundet, und gefurcht auf der inneren, der Zunge zugewendeten Fläche. Sie stehen in geringer Entfernung von den Schneidezähnen und diesen zugeneigt. Mit dem zunehmenden Alter aber scheinen sich die Hakenzähne mehr nach rückwärts zu ziehen; die Furchen auf der inneren Fläche werden weggeschliffen und die Entfernung von den Schneidezähnen nimmt zu. Gleichzeitig pflegen die Hakenzähne in dem Unterkiefer stumpfer und länger zu werden, wogegen die Hakenzähne im Oberkiefer oft bis zum Zahnfleisch abgenützt erscheinen. Auch sind die Hakenzähne alter Pferde gewöhnlich ganz mit Weinstein überzogen.

Hakenzähne kommen, wie bereits erwähnt wurde, in der Regel nur bei männlichen Pferden vor. Die ausnahmsweise bei Stuten zum Durchbruch gelangenden Hakenzähne sind verkümmerte Exemplare. Diese Zähne werden nicht gewechselt.

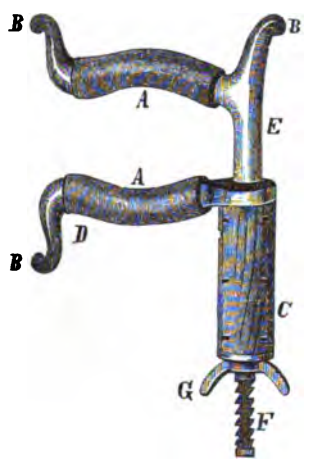
Die Backenzähne, 6 zur rechten und 6 zur linken Seite in jedem Kiefer, sind durch die Laden von den Eck- und Hakenzähnen getrennt. Die drei ersten Backenzähne werden gewechselt, die ersten mit 2—2½, die zweiten mit 2½—3 und die dritten mit 3—3½ Jahren. Die übrigen sind bleibende oder Pferde-Backenzähne.

Vor dem ersten Backenzahn zeigen sich bisweilen kleine zahnartige Bildungen,

Wolfszähne genannt, welche gewöhnlich gleichzeitig mit den ersten Backenzähnen ausfallen. Ihr Vorhandensein deutet somit darauf hin, daß die bleibenden Backenzähne noch nicht zum Durchbruch gelangt sind. Diese Annahme kann jedoch nur als Vermutung in Anschlag gebracht werden, denn es gibt Pferde, welche ihre Wolfszähne weit über die Jugendjahre hinaus beibehalten.

Die Art, wie die Zähne eines Pferdes untersucht werden, ist sehr einfach; dennoch dürfte dem Leser eine kurze Anleitung hierzu nicht unerwünscht

Fig. 581.



Maulgatter.

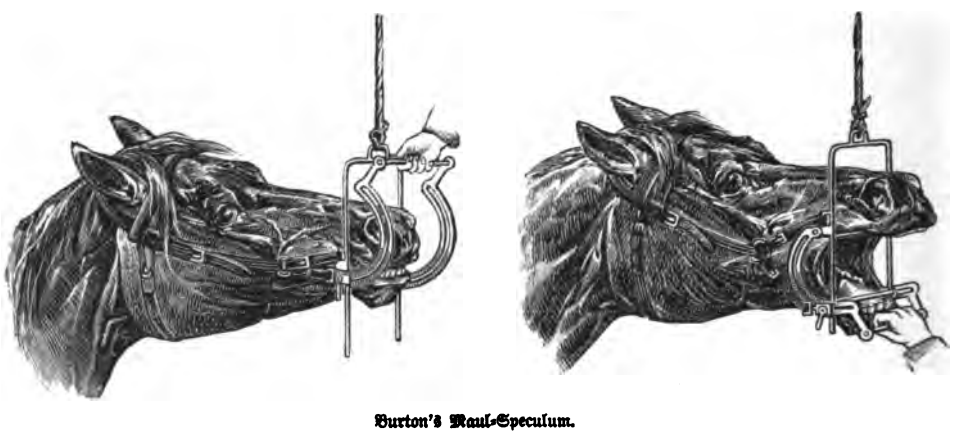
Fig. 582.

Handgriffe bei der Untersuchung des Pferdemaules.

sein. Um die Schneidezähne zu untersuchen, braucht man nur die Lippen des Pferdes auseinander zu halten. Manche Pferde sind indessen durch vieles Eingeben von Medizinen oder sonstige Roheit seitens der Wärter sehr kopfscheu gemacht. Eine gewisse Vorsicht bei der Untersuchung des Maules eines fremden Pferdes ist deshalb stets anzuraten. Zeigt sich das Tier widersetzlich, sollte man es, wenn möglich, dem Wärter desselben überlassen, ihm das Maul zu öffnen. Ist aber der Wärter hierzu nicht zu verwenden oder abwesend, beginnt man damit, dem Pferde durch Streicheln des Halses, der Stirn und der Nase die Überzeugung beizubringen, daß man nichts Böses mit ihm vorhat. Sollte das Pferd dessenungeachtet mit dem Kopf schlagen, wenn der Versuch gemacht wird die Zähne zu untersuchen, ist dieser allsogleich loszulassen. Es ist nämlich weit besser, wieder von neuem anzufangen, als die Furcht des Pferdes durch Gewaltmaßregeln zu rechtfertigen, um

ſo mehr, als ſolche aller Wahrſcheinlichkeit nach doch nicht zu dem gewünſchten Ziele führen würden. Hat man das Tier endlich durch Güte dahin gebracht, ruhig zu dulden, daß deſſen Lippen auseinander gehalten werden, ſo iſt vor allem die Form, Farbe und Stellung der Schneidezähne einer genauen Beſichtigung zu unterwerfen. Nachdem dies ohne Kampf bewerkſtelligt worden, pflegt es ſelten große Mühe zu bereiten, die Hakenzähne entweder mit dem Finger zu unterſuchen oder auch das Maul des Pferdes ſo weit zu öffnen, daß die Zähne ſichtbar werden. Darauf ſtellt man ſich links ſeitwärts vom Pferde und außerhalb des Bereiches des linken Vorderfußes desſelben auf, erfaßt mit der linken Hand die untere Lippe des Tieres, läßt die zwei erſten Finger der rechten Hand, welche zu dieſem Zwecke

Fig. 583.



Burton's Maul-Speculum.

ober den Laden zwiſchen die Lippen eingeführt werden, mit Unterſtützung des Daumens die Zunge des Pferdes ergreifen und zieht dieſelbe heraus (Fig. 582). Nun gilt es aber auch ſich blitzſchnell ein Urteil über die Stellung der Kiefer, die Form der Zahnreihe und der Reibefläche, die Beſchaffenheit der Kunden u. ſ. w. zu bilden. Zu allem dem braucht ein geübter Mann kaum mehr Zeit als erforderlich geweſen, um dieſe Prozedur zu beſchreiben. Bei gewiſſen Gelegenheiten kann es indeſſen wünſchenswert ſein, auch die Backenzähne zu unterſuchen, und dies iſt ohne Frage ſchon ein ſchwierigeres Geſchäft. Ein bequemer Ausweg iſt, hierbei die Bremſe zu verwenden; mit dem Aufwand einiger Geduld kann aber jenes Marterwerkzeug recht gut entbehrt werden. Zu dem Zweck ſtellt ſich der Unterſuchende auf einen Stuhl oder im Notfall auf einen Stalleimer, um bequem in das Maul des Pferdes hineinſehen zu können, und ſchiebt ſodann ein Maulgatter

(Fig. 581) zuerſt horizontal, dann vertikal zwiſchen die Kiefer des Tieres, welche auf dieſe Art auseinander gehalten werden. Gleichzeitig wird die Zunge auf derjenigen Seite aus dem Maul gezogen, welche der zu unterſuchenden entgegengeſetzt iſt. Während nun das Maul des Tieres auf die hier beſchriebene Weiſe offen

Fig. 584 a.

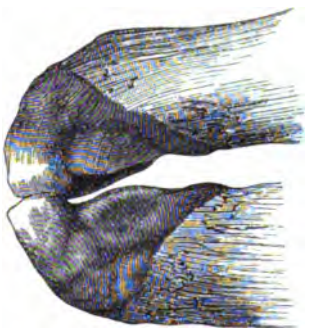
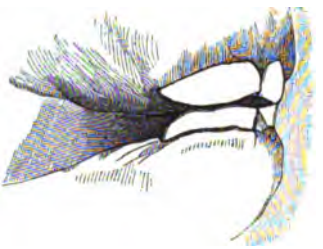


Fig. 584 b.



Einige Tage nach der Geburt.

gehalten wird, läßt ſich die Unterſuchung in aller Ruhe bewerkſtelligen. Dasſelbe iſt in überaus einfacher und ſicherer Weiſe mit „Burton's Maul-Speculum" (Fig. 583) zu erreichen.

Fig. 585.

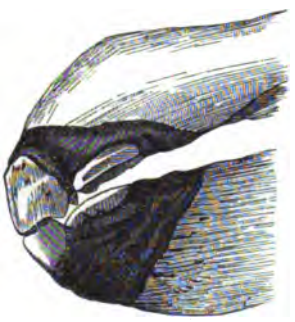
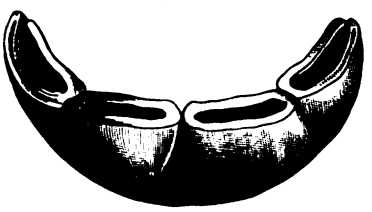


Fig. 586.



4—6 Wochen nach der Geburt.

Hiermit kann das ABC der Zahnlehre als abgeſchloſſen angeſehen werden. Was jetzt noch erübrigt, iſt, als Gedächtnisſache betrachtet, eine reine Bagatelle. Die Schwierigkeit liegt nur darin, mit derſelben Leichtigkeit in dem Maul des Pferdes wie in dem Handbuch oder den Tabellen zu leſen. Ich werde mich jedoch bemühen, dem Leſer ein ſo klares, anſchauliches Bild von den in den Zähnen vorkommenden Veränderungen zu geben, daß mich keine Schuld trifft, wenn die Zahn-

lehre dem Anfänger als eine harte Nuß sowohl für Stallmeister als Schulmeister vorkommen sollte.

Fig. 587.

6—9 Monate nach der Geburt.

Mit dieser Aufgabe vor Augen kann es mir natürlich nicht einfallen, den Leser mit einer Menge schwieriger Namen und Einteilungen zu plagen, sondern

Fig. 588.

Fig. 589.

2 Jahre.

beabsichtige ich nur ganz einfach das hervorzuheben, was mit Bezug auf die Zahnlehre von der Geburt des Pferdes bis zu dessen 26. Lebensjahre im Maule des Tieres zu beobachten ist.

Bei der Geburt hat das Füllen gewöhnlich 3 Backenzähne auf jeder Seite

in beiden Kiefern. Ausnahmsweise sind zu dieser Zeit auch die Zangen schon sichtbar; gewöhnlich erscheinen dieselben jedoch erst nach Verlauf einiger Tage, ja einer Woche (Fig. 584 a und b).

Fig. 590.

3 Jahre.

Nach 4 bis 6 Wochen brechen die Mittelzähne durch (Fig. 585 u. 586). Nach 6 bis 9 Monaten erscheinen die Eckzähne, so daß das Tier um

Fig. 591.

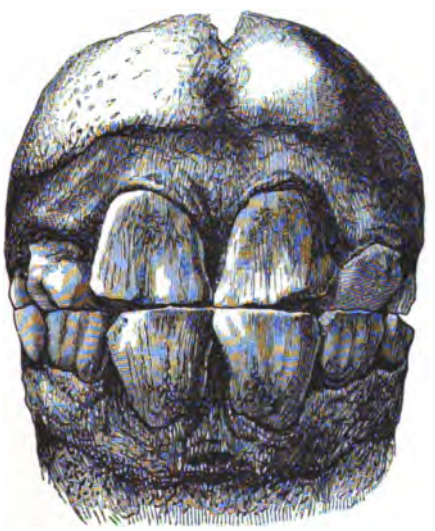
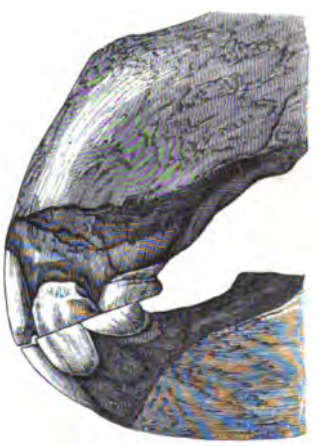


Fig. 592.



3 Jahre.

diese Zeit oder in einem Alter von beiläufig einem Jahre im Besitz aller seiner Milchzähne — 12 Schneidezähne und 12 Backenzähne — ist (Fig. 587). Aber obgleich die Eckzähne schon nach 9 Monaten sichtbar geworden, sind dieselben dann noch nicht so weit aus dem Zahnfleisch hervorgetreten, daß sich die entgegengesetzten

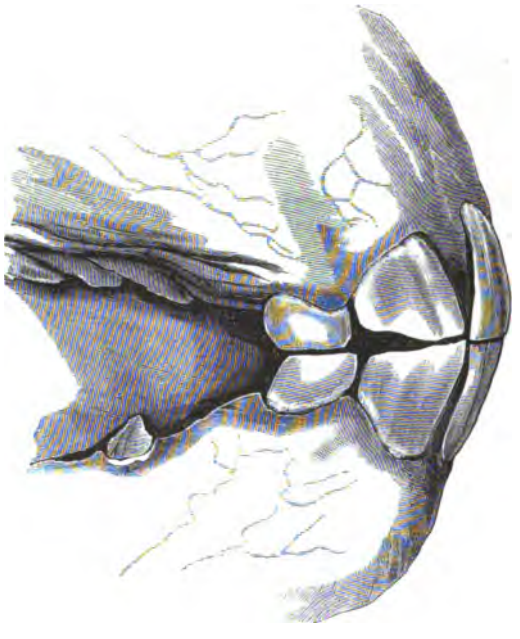
Eckzähne der Ober- und Unterkiefer berühren. Bald treten jedoch auch die Eckzähne in Reibung, und bricht nun auch der erste bleibende Pferdezahn — der 4. Backen-

Fig. 593.

4 Jahre.

zahn — durch, so daß das einjährige Füllen 16 Backenzähne und 12 Schneidezähne oder im ganzen 28 Zähne zeigt.

Fig. 594.



4 Jahre.

Mit 18 Monaten macht sich bereits eine mehr oder weniger bedeutende Abnützung der Schneidezähne bemerkbar, welche darin besteht, daß die Kunden verschwinden. Um diese Zeit wird auch der 5. Backenzahn sichtbar.

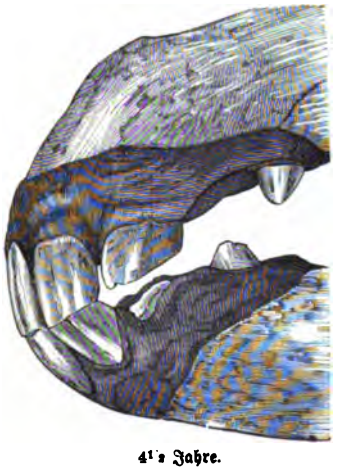
Im Alter von 2 Jahren sind die Kunden aus allen Schneidezähnen verschwunden und der 5. Backenzahn ist vollständig herausgekommen (Fig. 588 u. 589).

Nachdem das Füllen das Alter von 2 Jahren erreicht hat, treten die Zangen infolge der nachrückenden Ersatzzähne mehr und mehr aus dem Zahnfleisch heraus, so daß ihr Hals sichtbar wird, bis sie endlich

Mit 2½ Jahren ausfallen und durch bleibende Zangen ersetzt werden. Gleichzeitig werden der 1. und 2. Backenzahn gewechselt.

3 Jahre: Die Pferdezähne, welche sich durch ihre Größe, Form und

Fig. 595.



4½ Jahre.

Fig. 596.

5 Jahre.

Farbe deutlich von den Milchzähnen unterscheiden, sind nun in Reibung getreten (Fig. 590). Ein 3jähriges Gebiß läßt sich leicht durch bloßes Auseinanderhalten der Lippen des Tieres erkennen (Fig. 591).

3½ Jahre: Wechsel der Mittelzähne und des 3. Backenzahns. Mitunter brechen nun auch die Hakenzähne durch. Es ist wohl zu beachten, daß die Mittelzähne um diese Zeit noch nicht in Reibung getreten sind, denn wird dieses übersehen, könnte ein noch nicht 4jähriges Pferd leicht für ein nahezu 5jähriges gehalten werden.

4 Jahre. Vier Paar Pferdezähne — die Zangen- und Mittelzähne — sind in Reibung getreten, aber die Milcheckzähne sind noch nicht ausgefallen. Diese Kennzeichen sind so charakteristisch, daß das Alter eines 4jährigen Pferdes unter gewöhnlichen Umständen ohne Schwierigkeiten festzustellen ist (Fig. 593 u. 594). Es kommt indessen bisweilen vor, daß das Pferd, obgleich volle 4 Jahre alt, nur einen Ersatzmittelzahn im Unterkiefer zeigt. Ein Pferd im Marstall der Königin von England wechselte z. B. die Mittelzähne erst mit 4 Jahren. Solche Fälle

sind jedoch sehr selten. Kurz nachdem die oberen Milchmittelzähne ausgefallen, mitunter auch vorher, bricht der 6. Backenzahn durch. Gleichzeitig pflegen auch die Hakenzähne sichtbar zu werden, doch berechtigt ihr Vorhandensein oder ihre

Fig. 597.

6 Jahre.

Abwesenheit zu keinen bestimmten Schlußsätzen bezüglich des Alters des betreffenden Pferdes. Im übrigen ist noch zu beachten, daß die Kunden in den Zangen eines 4jährigen Pferdes sich nicht mehr längs der ganzen Reibefläche erstrecken, sondern

Fig. 598.

7 Jahre.

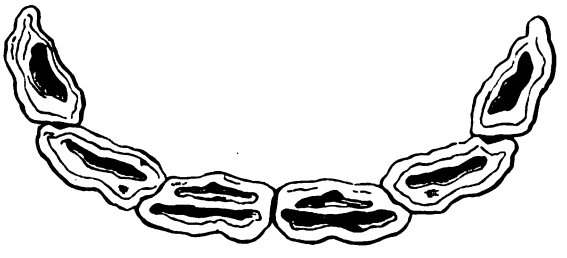
deutlich begrenzt sind. Die Kunden in den Mittelzähnen dagegen beginnen erst sich zu bilden.

4½ Jahre. Die Eckzähne wechseln, so daß das Pferd in diesem Alter im Besitz seiner sämtlichen Pferdezähne ist. Die Eckzähne sind jedoch noch sehr wenig entwickelt und von dunkler Farbe. Die Mittelzähne treten mit dem hinteren Rand in Reibung. (Fig. 595.)

5 Jahre. Die Eckzähne treten mit ihrem vorderen Rand in Reibung, haben aber noch keine Kunden (Fig. 596). Ausnahmsweise kann es auch vorkommen, daß ein 5jähriges Pferd die Eckzähne noch nicht gewechselt.

Ich benütze diese Gelegenheit, um den Leser darauf aufmerksam zu machen,

Fig. 599.



7 Jahre.

daß es die Eckzähne sind, welche vom 4. bis zum 8. Jahre die zuverlässigsten Fingerzeige für die Beurteilung des Pferdealters darbieten, jedoch müssen natürlich auch die übrigen Schneidezähne einer aufmerksamen Besichtigung unterzogen werden. So

Fig. 600.

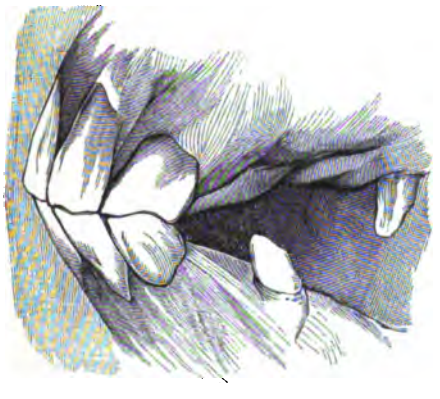


Fig. 601.

Einbiß.

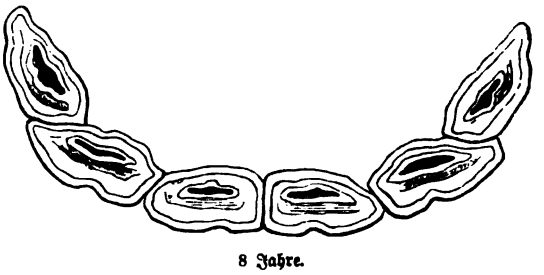
sind z. B. die Reibflächen an den Mittelzähnen eines über 5 Jahre alten Pferdes vollkommen ausgebildet.

6 Jahre. Die Eckzähne sind auch mit dem hinteren Rande in Reibung getreten; die Reibfläche derselben ist aber noch auf den vor der Kunde liegenden Teil beschränkt und letztere noch nicht von dem inneren Schmelzrande umschlossen. Die Kunde in den Zangen pflegt nun bis auf die Kundenspur abgerieben zu sein,

und jene in den Mittelzähnen bekommt ein seichteres Aussehen (Fig. 597). Untrüglich ist diese Regel aber keineswegs, denn es kommt beinahe eben so oft vor, daß die Kunden in den Zangen- und Mittelzähnen eines 6jährigen Pferdes keine merkbaren Veränderungen zeigen.

7 Jahre (Fig. 598 u. 599). Die Kunden in den Mittelzähnen sind verschwunden und in den Eckzähnen von dem inneren Schmelzrande umschlossen (Fig. 598). An den Eckzähnen im Oberkiefer tritt nun nicht selten der sog. Einbiß hervor (Fig. 600). Dieser Haken entsteht auf folgende Art: Die Zahnreihe des Vorderkiefers ist größer als die des Hinterkiefers und steht über diese mit ihren Eckzähnen zurück, so daß also die äußersten Ecken der Eckzähne des Vorderkiefers nicht der

Fig 602.



8 Jahre.

Abnützung ausgesetzt werden; er verliert sich aber, sobald die Zähne sowohl des Vorder- als des Hinterkiefers sich mehr senken, mehr eine gerade Richtung erhalten, also um das 12. oder 13. Jahr herum, kann aber auch bis zum 15. oder 16. Jahr sichtbar bleiben. Am deutlichsten ist er mit 9 Jahren (Fig. 601).

8 Jahre (Fig. 602). Die Kunden in sämtlichen Schneidezähnen sollen nach der Theorie jetzt verschwunden sein. Sehr oft bestehen sie aber noch sowohl in den Mittel- als den Eckzähnen. Die Reibeflächen der Eckzähne sind größer geworden und die Haken fangen an, stumpf zu werden.

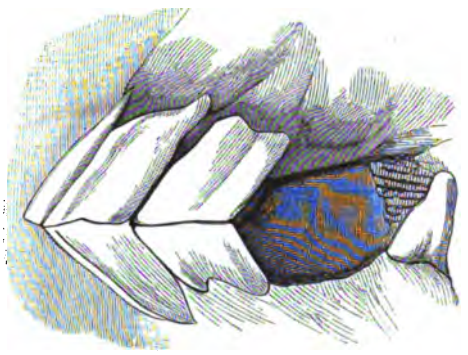
Von 5—8 Jahren kommen außer den hier erwähnten noch andere wichtige Veränderungen an den Schneidezähnen vor. So treten die Reibeflächen während dieses Zeitabschnittes in die ovale Periode ein, welche für jedes Paar 6 Jahre dauert, nämlich:

für die	Zangen	von	6—12 Jahren
„ „	Mittelzähne	„	7—13 „
„ „	Eckzähne	„	8—14 „

Außerdem verliert die Zahnreihe nach dem 8. Jahre die frühere runde Form und nehmen die Kiefer eine bedeutend spitzwinkligere Stellung zu einander an.

Sobald das Pferd einmal 8 Jahre überschritten hat, bietet die Zahnlehre jedoch kein zuverlässiges Hilfsmittel bei Erforschung des Pferdealters. Nichtsdestoweniger werde ich meinem Versprechen gemäß die Kennzeichen mitteilen, welche auch über jene Altersgrenze hinaus zu beachten sind, wenn man nicht ganz und gar

Fig. 603.



16 Jahre.

aufs Raten oder die Aussagen mehr oder weniger glaubwürdiger Personen angewiesen sein will.

Mit 9 Jahren pflegt der „Stern" vor der Kundenspur der Zangen sichtbar zu werden. Der Einbiß ist groß und deutlich, und die Kunden verschwinden auch in den Zangen des Oberkiefers.

Fig. 604.

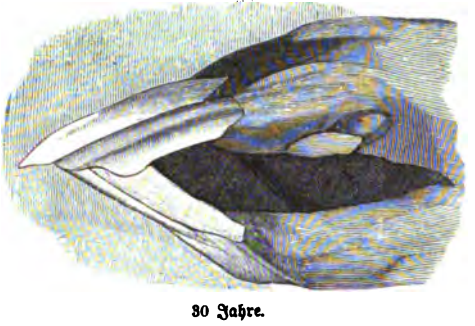
26 Jahre.

10 Jahre. Der Stern wird sichtbar in den Mittelzähnen und die Kunden in den Zangen des Oberkiefers sind vollständig verschwunden.

11 Jahre. Der Stern zeigt sich in den Eckzähnen; die Kunden der Mittelzähne im Oberkiefer sind im Verschwinden begriffen.

Mit 12 Jahren tritt die Reibefläche der Zangen in die runde Periode, der mitten in der Reibefläche sitzende Stern ist sichtbar, aber die Kundenspuren werden sehr undeutlich. Die Kunden in den Eckzähnen des Oberkiefers sind verschwunden, die Haken im Unterkiefer mit Weinstein überzogen. Sämtliche Zähne haben ihr weißes, kräftiges Aussehen verloren; die Zahnreihe, die bisher bogenförmig gewesen, fängt an, eine gerade Linie zu bilden und die Zunge dringt zwischen dem Schneide- und Backenzahn hervor.

Fig. 605.



30 Jahre.

Mit 13 Jahren tritt die Reibefläche der Mittelzähne in die runde Periode ein.

Mit 14 Jahren tritt die Reibefläche der Eckzähne in die runde Periode ein.

Mit 15 Jahren sind alle Schneidezähne rund in der Reibefläche und nur mit einem Sterne versehen.

Mit 16 Jahren (Fig. 603) sind im Profil nur zwei Schneidezähne im Unterkiefer sichtbar. Der Schmelz hat sein ursprüngliches weißes und perlenähnliches Aussehen gänzlich verloren. Die stumpfen Haken sind entweder sehr lang oder auch sehr kurz, neigen nach auswärts und rückwärts, und sind mit Weinstein bedeckt, die Zunge tritt bedeutend hervor und dem Pferde rinnt Speichel aus dem Maul, sowie dieses geöffnet wird.

Mit 18 Jahren treten die Zangen,

Mit 19 Jahren die Mittelzähne und

Mit 20 Jahren die Eckzähne in die dreieckige Periode.

Die Schneidezähne stehen nun in einer nahezu geraden Linie, und die Kiefer bilden einen sehr spitzen Winkel (Fig. 604 und 605, erstere stellt die Kiefer eines 26jährigen, letztere die eines 30jährigen Pferdes dar).

Mit 24 Jahren treten die Zangen,
Mit 25 Jahren die Mittelzähne und
Mit 26 Jahren die Eckzähne in die verkehrt ovale Periode ein.

So weit reichen die Angaben der offiziellen Zahnlehre. Aufrichtig gesagt, lege ich jedoch denselben nur einen sehr geringen Wert bei, wenn es gilt, das Alter eines mehr als achtjährigen Pferdes festzustellen. Über dieses Alter hinaus berechtigen nämlich die aus den Zähnen zu entnehmenden Anzeichen nur zu Vermutungen, und mit jedem neuen Jahre nimmt die Wahrscheinlichkeit ab, daß diese Vermutungen mit der Wahrheit übereinstimmen werden. Nach 12 Jahren ist die Aussicht, das richtige Alter nennen zu können, schon verschwindend klein. Nach dem 16. Jahre ist das Dunkel nahezu vollständig und kein noch so großer Kenner wird imstande sein, das Alter eines so betagten Pferdes nach den Zähnen zu bestimmen. Es werden allerdings auch in noch vorgerückterem Alter verschiedene Anzeichen vorhanden sein, welche darauf schließen lassen, daß das Pferd älter als 16 Jahre ist, aber um wie viel Jahre das Tier jenes Alter überschritten hat, kann nicht mehr mit Bestimmtheit angegeben werden. Alle entgegengesetzten Behauptungen sind daher mit äußerster Vorsicht aufzunehmen, denn das Erraten des Alters wird ebenso häufig mißlingen als Erfolg haben.

Wir werden somit festzuhalten haben, daß das Alter eines Pferdes während des Zahnwechsels und bis zum 6. Jahre mit großer Bestimmtheit angegeben werden kann. Nach dem 6. Jahre ist die Sicherheit nicht mehr so groß, aber immer noch genügend, um vor groben Irrtümmern zu schützen. Nach dem 8. Jahre läßt sich kein unanfechtbares Urteil mehr abgeben. Nach dem 12. Jahre berechtigen die Zähne nur mehr zu Vermutungen, und nach dem 16. Jahre kann von einer Nennung der erreichten Jahre überhaupt nicht mehr die Rede sein. Daß ich trotzdem hier die noch weiter reichenden Angaben der Zahnlehre aufgenommen habe, hat seine Erklärung darin, daß, wenn jede andere Richtschnur fehlt, auch Wahrscheinlichkeiten ein gewisser Wert nicht abzusprechen ist. Ich erwähne dies, weil ich mich nicht dem Vorwurfe aussetzen möchte, meine Leser auf Irrwege geführt zu haben.

Jedem Pferdebesitzer ist sehr zu empfehlen, sich von einem 5jährigen mittelgroßen Pferde einen Eckzahn des Unterkiefers zu verschaffen und diesen Zahn sowohl auf der vorderen als hinteren Fläche mit größter Genauigkeit von oben herab in lauter Millimeter einzuteilen. Nun möge ein geschickter Beindrechsler den Zahn in Scheiben von 2 mm Dicke zersägen. Man erhält so einige 20 Scheiben, die der Reihenfolge nach an einem Draht aufgeschnürt werden, dessen beide Enden beköpft sein müssen, um das Verlieren einer oder der andern Scheibe zu verhindern. Wie dieses Hilfsmittel zu benützen ist, ergibt folgendes Beispiel.

Angenommen, daß wir ein Pferd vor uns haben, welches offenbar das 8. Jahr überschritten, so heben wir vier Scheiben von unserem versägten Pferdezahn auf und vergleichen die oberste der verbleibenden Reibeflächen — welche das 9jährige Alter darstellen wird — mit derjenigen des lebenden Zahnes. Gleichen sich nun diese beiden Reibeflächen nicht, so heben wir noch eine Scheibe auf und so fort, bis wir die Ähnlichkeit gefunden. Trifft dies ein, nachdem wir 9 Scheiben aufgehoben, so ist das Alter des Pferdes auf 14 Jahre zu schätzen, denn wir haben ja gelernt, daß die Abnützung jährlich ungefähr 2 mm beträgt. Die Zahnlehre lehrt uns aber auch, daß die normale Länge des Pferdezahnes ober dem Zahnfleisch, oder mit anderen Worten, die Länge der Krone, im großen Durchschnitt an den Zangen 16—18, an den Mittelzähnen 12—14 und an den Eckzähnen 9—11 mm ausmacht, und da nun, wie gesagt, jeder Schneidezahn während eines Jahres gewöhnlich um 2 mm abgenützt wird, muß man für je 2 mm, welche der Zahn zu lang ist, dem durch die Reibefläche angedeuteten Alter ein Jahr zuzählen, dahingegen für je 2 mm, welche der Zahn zu kurz ist, ein Jahr abrechnen. Würden im vorliegenden Fall z. B. die Zähne des nach den Reibeflächen als 14jährig geschätzten Pferdes um 10 mm zu lang sein, so müßten 5 Jahre hinzugezählt werden, das Pferd wäre dann 19 Jahre. Sollten dagegen — was seltener vorkommen wird — die Zähne um 8 mm zu kurz sein, so müßte das Pferd auf 10 Jahre geschätzt werden.

Fig. 606.

Gebiß eines Krippenbeißers.

Auf diese Art kann man, trotz unregelmäßiger Abnützung der Zähne und dadurch hervorgerufener irreführender Gestaltung der Reibefläche, zu recht befriedigenden Resultaten bei der Feststellung des Alters eines Pferdes gelangen.

Zu den durch Bildungsfehler der Zähne oder der Kiefer verursachten unregelmäßigen Gebissen, welche besonders nach dem 6. Jahre die Bestimmung des Alters unmöglich machen, zählt man das Hechtgebiß, bei welchem die Zähne des Unterkiefers über die des Oberkiefers hervorragen, das Karpfengebiß, bei welchem die entgegengesetzte Richtung vorhanden ist, das schiefe Gebiß, bei welchem sämtliche Schneidezähne nach einer Seite geneigt erscheinen, das Ochsengebiß, bei welchem die Schneidezähne beider Kiefer vorgestreckt und sehr flach liegen, so daß sie nach vorwärts einen scharfen Rand bilden, und schließlich das Palisadengebiß, bei welchem durch starke, verdickte Knochenscheidewände Lücken in der Aneinanderreihung der Schneidezähne entstanden sind. Bleiben 3—4 Milchzähne neben den Ersatzzähnen stehen, so bildet sich das sog. Doppelgebiß.

Kopper und Krippenbeißer wetzen die vordere Fläche der Zangen- und Mittelzähne derart ab, daß die Altersbestimmung ziemlich schwierig wird (Fig. 606). Da aber die für die Abschätzung des Alters so überaus wichtigen Eckzähne von dieser Untugend nicht zu leiden haben, kann das Alter eines Krippenbeißers eben so gut wie das anderer Pferde beurteilt werden.

Dank den Herren Roßtäuschern kommen auch künstlich hervorgerufene Abnormitäten an den Gebissen vor. Das Fälschen der Zähne erinnert sehr an die hoffnungslosen Versuche älterer Damen, die verräterischen Spuren der Jahre durch allerhand Toilettekünste minder sichtbar zu machen. Es besteht jedoch ein wesentlicher Unterschied zwischen den Bemühungen der alten Kokette und denen des Roßtäuschers, denn während die erstere nur darauf sinnt, sich jünger zu machen, betreibt der letztere sowohl das Jünger- wie das Ältermachen.

Was nun zuerst die Möglichkeit betrifft, dem Pferde ein älteres Aussehen zu verleihen, so geschieht dies ganz einfach so, daß der betrügerische Roßkamm dem $1^1/_2$jährigen Füllen die Zangen ausreißt, wodurch dasselbe sofort für den Nichtkenner um $1^1/_2$ Jahre älter wird; und da nun die nachschiebenden Ersatzzähne keinen Widerstand mehr zu überwinden haben, können dieselben schneller durchbrechen, also auch früher in Reibung treten. Das junge Tier zeigt dann 3 Jahre, obgleich es in Wirklichkeit kaum 2 Jahre alt ist. Darauf werden auch die Mittelzähne ausgezogen, wodurch das Pferd das Aussehen bekommt, $3^1/_2$ Jahre alt zu sein, und kaum sind die Ersatzmittelzähne in Reibung getreten, so ist das Pferd, obwohl eben 3 Jahre alt, nach den Zähnen zu urteilen, schon 4jährig. Es erübrigt jetzt nur auch die Milcheckzähne auszureißen, um das arme Tier fünf Monate später als ein „allen Anstrengungen gewachsenes 5jähriges Gebrauchspferd" ausbieten zu können.

Daß ein Pferd, dessen Maul solchen Operationen ausgesetzt gewesen, sich nicht gerne die Zähne wird untersuchen lassen, ist natürlich; da aber dieselbe Abneigung auch bei anderen Pferden hervortritt, deren Zähne nie mit der Zange in Berührung gebracht worden sind, führt dieser Umstand allein selten zur Entdeckung des Betrugs. Verdächtig ist solche Maulscheuheit aber immer, und rate ich daher dem Leser, um so beharrlicher auf eine genaue Untersuchung der Zähne zu bestehen, je ängstlicher und energischer das Pferd sich derselben widersetzt.

Ist Anlaß zu dem Verdacht vorhanden, daß das Pferd auf die eben beschriebene Art älter gemacht worden ist, muß der Beschaffenheit der Eckzähne besondere Aufmerksamkeit zugewendet werden. Sollten z. B. die Ersatzzangen schon sichtbar sein, während die Milcheckzähne noch Kunden aufweisen, so kann dies nicht mit rechten Dingen zugegangen sein. Dasselbe gilt für den Fall, wenn die Er-

ſatzzähne eine Reibefläche beſitzen, die weder der Reibefläche der noch vorhandenen Fohlenzähne oder dem angegebenen Alter entſpricht. Und ſchließlich bieten die Backenzähne dem Kenner noch immer ein Mittel zur Aufdeckung des mit unverantwortlicher Grauſamkeit verknüpften Betruges.

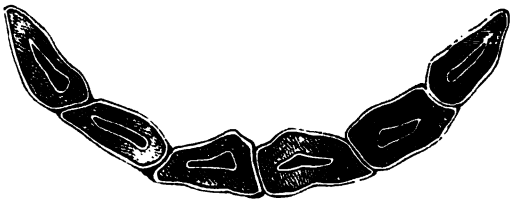
Noch leichter iſt es dahinter zu kommen, daß ein Pferd jünger gemacht worden iſt; ja, dieſer Betrug iſt faktiſch ſo einfältig, daß man kaum begreift, wie ſich

Fig. 607.

Künſtliche Kunde.

jemand von demſelben hinters Licht führen laſſen kann. Schon die Ausführung iſt ganz außerordentlich mühſam für den Roßtäuſcher. Dieſelbe beſteht nämlich darin, in der Reibefläche jedes Schneidezahnes eine kundenähnliche Vertiefung einzubrennen, zu graben oder zu bohren und ſodann die künſtlichen Kunden mit irgend einer brennenden oder ätzenden Flüſſigkeit möglichſt naturgetreu zu ſchwärzen. Man

Fig. 608.



Natürliche Kunde.

müßte aber wahrlich ſehr unerfahren ſein, um einen ſo plumpen Betrug nicht auf den erſten Blick zu erkennen, denn einerſeits haben die künſtlichen Kunden meiſtens eine runde und zackige Form, andererſeits fehlt ihnen der erhabene Schmelzrand, der ſtets die natürlichen, ovalen Kunden umſchließt (vergleiche Fig. 607 und 608); hierzu kommt außerdem, daß ſowohl die Geſtalt der Reibefläche als auch die Form der Zahnreihe ſich nicht verändern laſſen.

Die in vielen hippologiſchen Lehrbüchern enthaltene Angabe, daß betrügeriſche Pferdehändler zuweilen die langen Schneidezähne alter Pferde mit der Säge verkürzen, erſcheint mir höchſt unwahrſcheinlich; denn nicht genug an dem, daß eine ſolche Operation ungemein ſchwierig ſein müßte, würde ſie gerade das Gegenteil

von dem, was der Roßtäuscher anstrebt, hervorrufen. Man braucht nämlich nur oberflächlich in der Zahnlehre geblättert zu haben, um zu wissen, daß die Säge oder Feile eine auf ein höheres Alter deutende Reibefläche bloslegen müßte. Einfältig sind die Roßkämme aber gewöhnlich nicht.

Im Zusammenhang hiermit will ich auch erwähnen, daß betrügerische Pferdehändler nicht selten behufs Verhinderung einer genaueren Untersuchung der Zähne, etwas Seifenpulver auf die Zunge des Pferdes streichen, oder dem Tiere eine aus Brotkrumen und Salz bestehende Mischung ins Maul geben. Hierdurch wird eine so große Menge Schaum gebildet, daß die Untersuchung für jeden der — sein Schnupftuch nicht beschmutzen mag, mit Schwierigkeiten verknüpft wird. Schlimmer ist es schon, wenn das Tier durch Mißhandlungen maulscheu gemacht worden ist; aber auch dieser Kniff verfängt nur bei sehr „grünen" Käufern.

Übrigens rate ich dem Leser, um keinen Preis ein Pferd zu erstehen, dessen Maul Spuren einer betrügerischen Zubereitung aufweist, denn hat der Händler es nicht gescheut, den Zahnkünstler zu spielen — was wird er da nicht alles vorgenommen haben, um die übrigen Mängel des armen Tieres zu verbergen!

Außer den hier angegebenen Kennzeichen des Alters gibt es natürlich noch Merkmale an anderen Teilen des Körpers, die entweder auf ein jugendliches oder auf ein hohes Alter hindeuten.

Bis zum vollendeten Zahnwechsel ist dem Pferde immer das jugendliche Alter mit Leichtigkeit anzusehen. Die vollen Ganaschen, die breiten, dicken Ränder der Hinterkiefer, der gelenkige, energische Gang, das glatte, dichte Haar, die weiche Haut, die runden Körperformen, die runden Hufe ohne Ringe u. s. w. sind lauter Kennzeichen, die bei alten Pferden fehlen.

Mit zunehmendem Alter bekommen Grau- und Blauschimmel weißeres, Rappen ein glänzenderes schwarzes Haar. Mit 14—16 Jahren werden bei braunen Pferden, Füchsen und Rappen die Haare auf den Augenbraunen grau, einige Jahre später auch die Stirne und die Gegend der Augengruben, bis endlich der ganze Kopf grau wird.

Die scharf oder vielmehr dünn gewordenen Ganaschenränder des Hinterkiefers, die verminderte Elastizität sowohl der Haut als auch des Zellgewebes, überhaupt der Oberfläche des Körpers, das Hervorstehen mehrerer Knochen, weil die Muskeln, das Zellgewebe und das Fett in der Gegend derselben geschwunden sind, die eingefallenen Schläfengruben oder sog. „Salzfässer", herunterhängende Unterlippen, ein leerer Kehlgang, der nicht selten voller Runzeln ist, ein starker Senkrücken, steiferes, unbeholfenes Bewegen, bockbeinige Stellung und rauhe, unebene, spröde Hufe, zeigen ein mehr oder weniger hohes Alter an.

Pfiffige Leute, die das Gras wachsen hören, wollen auch beobachtet haben, daß das Pferd mit 8 Jahren eine Falte, und dann für jedes folgende Alter noch je eine Falte an der oberen Kante des unteren Augenlides bekomme. Ich gestehe jedoch, daß ich dieser Angabe eben so wenig Glauben schenke, wie der Behauptung, daß man dem Pferde das Alter an den Schwanzwirbeln anfühlen könne, weil der erste Wirbel im sechsten, der zweite im zwölften und der dritte im achtzehnten Jahre „herunterfalle". Da vertraue ich lieber den zweifelhaftesten Angaben der Zahnlehre.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich auch gegen die leider viel zu allgemeine Ansicht protestiren, daß ein Pferd mit 10 Jahren den größten Teil seines Wertes verloren habe. Wenn es sich so verhielte, müßte auch der 40jährige Mann fürs Versorgungshaus reif sein, denn praktische Beobachtungen haben ergeben, daß

das 5jährige Pferd ungefähr ebenso alt ist, wie ein 20jähriger Mensch
„ 10 „ „ „ „ „ „ „ „ 40 „ „
„ 15 „ „ „ „ „ „ „ „ 50 „ „
„ 20 „ „ „ „ „ „ „ „ 60 „ „
„ 25 „ „ „ „ „ „ „ „ 70 „ „
„ 30 „ „ „ „ „ „ „ „ 80 „ „
„ 35 „ „ „ „ „ „ „ „ 90 „ „

Und dieser Vergleich kann durchaus nicht zu günstig für das Pferd genannt werden, eher das Gegenteil. Da ungefähr 50 Menschen auf ein Pferd kommen, so müßten naturgemäß 35jährige Pferde ebenso häufig vorkommen als 90jährige Menschen; auch ist es unzweifelhaft, daß man öfter auf ein 45jähriges Pferd, als auf einen Menschen stößt, der das respektable Alter von 110 Jahren erreicht hat.

Meiner Ansicht nach sollte nicht das achte oder zehnte, sondern das fünfzehnte Jahr als diejenige Altersgrenze betrachtet werden, nach deren Überschreitung eine bedeutende und rapide Abnahme der Leistungsfähigkeit eines gut gezogenen, gut erhaltenen und gesunden Pferdes zu gewärtigen ist. Was bedeuten 8 Jahre in dem Leben eines solchen Gaules! Manche seiner besten Eigenschaften sind in dem Alter kaum zu ihrer vollen Entwicklung gelangt. Das Pferdegeschlecht gleicht nicht unserer modernen Jugend, es kennt keine „jungen Greise". Wer seinen Pferden große Leistungen zumutet, wird deshalb dem fünf- oder sechsjährigen Tiere aus dem Wege gehen und sich lieber an erprobte zehn- bis zwölfjährige Veteranen halten, auch wenn diese die Kennzeichen in der Reibefläche ihrer Schneidezähne gegen andere Kennzeichen ausgetauscht haben sollten, welche Zeugnis von treuer, harter und schneidiger Dienstleistung ablegen.

Als Beweis dafür, daß das mit Einsicht benützte und gepflegte Pferd nicht

nur ein sehr hohes Alter erreichen, sondern auch seine Leistungsfähigkeit viel länger beibehalten kann als gewöhnlich angenommen wird, erlaube ich mir, einige charakteristische Beispiele anzufü

Der englische V aine teilt mit, daß einer seiner Freunde, der in dem nicht weit von Lo nen Orte Dulwich ansäßig war, drei Pferde besaß, von welchem das as zweite 37 und das dritte 39 Jahre alt wurde. Das älteste Mitgl rwürdigen Trios ging noch an seinem Todestage vor dem Wagen, und d ache war nicht Altersschwäche — das Pferd behielt seine Ausdauer und ans Ende — sondern ein heftiger Kolikanfall! Ein anderes Pferd Na der, welches im Besitz der Militärreitschule zu Woolwich war, erreich er von 40 Jahren.

Zu Colmar im Reichslande existirte im Jahre 1875 ein brauner Wallach, welcher am 14. April 1830 von einer oberelsäßischen Landstute und einem Berberhengst größeren Schlages gefallen war. Bei seinem hohen Alter hatte dieses Pferd, Many mit Namen, im Besitz des Colmarer Weinbauers Sitter, einen fast weißen Kopf und in den letzten Jahren auch einen Senkrücken bekommen. Der Gang des Pferdes, wie die Beine desselben, waren dafür tadellos zu nennen. Es verrichtete dieses hochbetagte Tier einspännig sämtliche Arbeit für seinen Besitzer. Das Futter des Veteranen bestand aus einem Gemenge von geschrotenem Mais, Häckerling und Kleeheu, was alles bei vollkommener Gesundheit und Munterkeit von dem Pferde wohl und vollständig verdaut wurde. Den Feldzug 1870/71 machte Many mit einem bedeutend jüngeren Stallgenossen als Vorspannpferd drei Monate lang mit und leistete bei seinen 41 Jahren die schwersten Arbeiten bei der Belagerung von Paris. Der Genosse Manys sah sein Heimatland nicht wieder, unser alter Freund aber kehrte in einem besseren Zustande, als er sich vorher befunden, aus der Fremde zurück. Der Besitzer, in dessen Stall Many geboren wurde, sowie viele andere durchaus glaubwürdige Zeugen versichern, daß diese auf wahrheitsgemäße Aussagen sich stützende Schilderung nicht den mindesten Zweifel zuläßt.

Es gehört überhaupt zu den Eigentümlichkeiten des Ober-Elsaß, daß Pferde ein ungewöhnlich hohes Alter in diesen Gegenden erreichen. So brachte beispielsweise dort eine 28jährige Stute ein Fohlen, das seinerseits 35 Jahre alt geworden ist.

Der bekannte Steeplechaser Jesuit, auf dem Graf Götzen so viele Triumphe gefeiert, wurde 29 Jahre alt und hätte wahrscheinlich noch so manches Jahr mitgehen können, wenn sein Besitzer es nicht vorgezogen hätte, ihm durch die freundliche Kugel die ewige Ruhe zu schenken.

Nicht weniger merkwürdig ist der in einer Fachzeitschrift geschilderte Lebenslauf eines ostpreußischen Schimmelwallachs. Das in Rede stehende Pferd, das sein

Taufzeichen, den Remontebrand vom Jahre 1844, deutlich und unbeſtreitbar am Halſe trug, wurde im Herbſt 1864 aus dem Gardehuſarenregiment ausgemuſtert. Gewiſſe Umſtände und ein beſonderes Merkmal, nämlich eine Verhärtung an der rechten Ganaſche, haben die Beobachtung ſeines thatenreichen Lebens ſehr erleichtert. Ein Huſar genannter Truppe, der mit dem Pferde zu gleicher Zeit vom Regiment entlaſſen worden und als Sohn eines Pferdehändlers die Tüchtigkeit des braven Gauls, das ein altpreußiſches Pferd, nach dem verſtorbenen Landſtallmeiſter von Trakehnen, Burgsdorf genannt, erkannt hatte, kaufte ihn für billiges Geld und brachte ihn ſeinem Vater nach Vinzelberg im Kreiſe Gardelegen mit. Für einen bedeutend höheren Preis erſtand den Schimmel der Gutsinſpektor in Vinzelberg, der vom Pferde wiederholentlich ins Gras gelegt, es bald wieder in andere Hände übergehen ließ. Nach verſchiedenem Gebrauch, meiſtens als Reitpferd, wurde Burgsdorf 1866 für 176 Thaler bei der Mobilmachung angekauft, und nachdem er 1864 gegen Dänemark ſeinem Lande gedient, nun auch in den Feldzug nach Öſterreich mitgenommen, von wo er wohlbehalten nach Stendal zurückkehrte und dort von einem Gutsbeſitzer für 126 Thaler erſtanden wurde. Bis zur Mobilmachung 1870 diente der Schimmel wiederum zu verſchiedenen Gebrauchszwecken, ging einmal mit einem Bierwagen durch und wurde zum drittenmale, mit 125 Thaler bezahlt, in den Krieg gegen Frankreich geſchickt, aus dem er ebenfalls wieder friſch und geſund heimkehrte, um bei der Demobiliſirung in Gardelegen für 96 Thaler an einem Brauer den neuen Beſitzer zu finden. Jetzt mußte der alte Gaul des Alltags im ſchweren Zug gehen und gleichſam zur Erholung wurde er des Sonntags ſpazieren geritten. Dieſe Behandlung hätte das Pferd wohl ſchwerlich lange ertragen, wenn es nicht abermals verkauft, zwiſchen den Gabelbäumen eines Hotelomnibuſſes leichtere Arbeit gefunden hätte. In dieſer Verwendung befand ſich der Schimmel noch 1875 und dürfte dieſelbe ſeine letzte geweſen ſein. Burgsdorf befand ſich im genannten Jahre bei guter Pflege und Behandlung ſehr wohl, fraß ſeinen Hafer ungeſchroten und verdaute jedes Körnlein, hatte ganz reine Sehnen, wenn auch ſeine Knie etwas aus der urſprünglichen Linie gewichen waren, und trug ſeinen Schweif ſtolz wie der Faſan. Hervorgehoben verdient noch zu werden, daß der Gaul im Alter von 32 Jahren, als man ihn vor einem niedrigen Wagen einſpannte und ihm mit der Leine ankam, mit der ganzen Beſcherung auf und davon lief, das Kotbrett in Stücke ſchlug und ſchließlich mit Karren und allem in den Chauſſeegraben hineinſprang.

Der bekannte anglonormanniſche Beſchäler Noteur wurde ganze 25 Jahre zur Zucht verwendet. Touchſtone, einer der erfolgreichſten Vollblutbeſchäler, die je exiſtirt haben, erreichte ein Alter von 30 Jahren.

Die berühmte engliſche Vollblutſtute Pocahontas, welche in Training geweſen,

gelaufen und den weltbekannten Vaterpferden Stockwell, Rataplan, King Tom, Knight of Kars und Knight of St. Patrick das Leben geschenkt hat, wurde 38 Jahre alt.

Friedrich des Großen Leibpferd, Condé, erreichte ein Alter von 40 Jahren, und das von dem großen Könige in der Schlacht bei Mollwitz benützte Pferd war ebenso alt.

Das höchste bekannte Pferdealter dürfte aber von einem englischen Karrengaul mit Namen Old Billy erreicht worden sein, der im Anfang unseres Jahrhunderts in Warrington lebte. Dieser Gaul, welcher sein ganzes Leben hindurch schwere Arbeit verrichtete, wurde 62 Jahre alt und soll noch während seiner letzten Lebensjahre ganz wohl und munter gewesen sein.

Es sollte mich freuen, wenn es mir gelungen wäre, mit diesen Beispielen das den alten Pferden allgemein entgegengebrachte Mißtrauen erfolgreich zu bekämpfen. Meine diesbezüglichen Hoffnungen sind jedoch sehr gering, und will ich deshalb nur der größeren Deutlichkeit wegen nochmals betonen, daß ein gutes älteres Pferd meistens einen weit höheren Gebrauchswert besitzt, als das ungereifte junge Tier, das noch alle Mühen und Gefahren der Entwicklungs- und Lehrzeit vor sich hat.

Bevor ich nun dieses Kapitel abschließe, möchte ich noch einen Gegenstand berühren, der im innigsten Zusammenhang mit der Zahnlehre steht. Ich meine die Krankheiten, von denen die Zähne des Pferdes heimgesucht werden können.

Die große Mehrzahl der Pferdebesitzer lebt in dem Wahne, daß das Pferd selten oder nie von schlechten Zähnen zu leiden habe und daß es deshalb ganz überflüssig sei, das Maul der Tiere dann und wann einer genauen Untersuchung zu unterziehen. Erst wenn das Pferd sein Futter nicht mehr ordentlich kaut, oder den Kopf zur Seite neigt und nachdem es einen Bissen aus der Krippe entnommen, denselben wieder aus dem Maule fallen läßt, findet man sich veranlaßt, nachzusehen, was die Ursache dieser ungewöhnlichen Zustände sein kann. Die neuere Tierheilkunde dagegen lehrt, daß Zahnschmerzen durchaus keine seltene Erscheinung bei Pferden, und daß das Leiden durch Beseitigung der Ursachen bekämpft werden muß, bevor dasselbe eine ernstere Gestalt angenommen. Die Zähne des Pferdes scheinen indessen weniger oft wie die der Menschen hohl zu werden, denn hohle Zähne kommen kaum bei einem Pferde unter Tausend vor. Die meisten Fälle von Zahnschmerz, welche beim Pferde zur Beobachtung gelangt sind, hatten ihre Ursache in überzähligen Zähnen, scharfen Rändern an den Backenzähnen, gesprungenen Zähnen und Zahnfisteln.

Scharfe Kanten an den Backenzähnen werden nie bei jungen, mit Benützung der Weide aufgezogenen Pferden angetroffen, dagegen sind dieselben sehr gewöhnlich bei Pferden, die von frühester Jugend auf Heu und Hafer bekommen haben. Da

nun solche Zähne, welche scharf und spitzig wie Messer werden können, bei jeder Bewegung der Kiefer an das Zahnfleisch und die Zunge angedrückt werden, liegt es auf der Hand, daß dieselben dem Pferde entsetzliche Schmerzen bereiten müssen.

Ein deutscher Tierarzt, Dr. Löffler, welcher die Zahnkrankheiten zu seinem Spezialstudium erwählt hat und sich auf diesem Gebiete erstaunlicher Erfolge rühmen kann, ist der Ansicht, daß Zahn- oder Maulleiden eben beschriebener Art viel häufiger bei Pferden vorkommen, als man bisher angenommen hat. Dr. Löffler hat sogar eine Tabelle ausgearbeitet, aus welcher entnommen werden kann, wie groß das Prozent solcher Pferde ist, die infolge der Einwirkung des Futters und des Gebisses mit Wunden oder Entzündungen am Zahnfleisch, an den Laden oder der Zunge behaftet sind.

Rennpferde in Training	ungefähr	18	unter	20
Jagdpferde	„	16	„	20
Wagenpferde, die mit Stange und Aufsatzzügel gefahren wurden, alle, die Dr. Löffler bisher untersucht	„	00	„	00
Wagenpferde, die ohne Aufsatzzügel gefahren wurden	„	12	„	20
Tramwaypferde	„	8	„	20
Trainirte Traber und Ponies	„	19	„	20
Junge Arbeitspferde	„	2	„	20
Vollblutbeschäler	„	18	„	20
Vollblutmutterstuten	„	5	„	20
Pferde, die nie Hafer oder Heu gefressen, kaum	„	1	„	100

Diese Tabelle, für deren Zuverlässigkeit das Ansehen des Dr. Löffler bürgt, enthält eine ernste Mahnung an alle Pferdebesitzer, auch dem Maule des Pferdes sorgfältige Pflege angedeihen zu lassen.

Was nun die hier erwähnten gewöhnlichsten Ursachen der Zahn- und Maulleiden betrifft, erfordern sie sämtlich ein operatives Eingreifen, das nur ein sehr erfahrener Tierarzt mit Hoffnung auf Erfolg vornehmen kann.

Dr. Löffler leistete in dieser Hinsicht Großartiges. Die von ihm operirten Pferde benahmen sich während der Operation meistens so, als ob dieselbe ihnen im hohen Grade angenehm gewesen wäre. Und Dr. Löffler operirte keine lebensmüden Karrengäule, sondern die vornehmsten Repräsentanten des englischen Vollblutes, wie: Shifnal, Rayon D'Or, Ethus, Blair Athol, George Frederick, Wild Oats, Blue Gown, Kaiser, Beaudesert, Bend Or, Robert the Devil, Oceanie, Sir

Bevys, Lollypop und viele andere Berühmtheiten. Mr. Edmund Tattersall äußerte hierüber: „Kein Pferd, auch das böseste nicht, hat Herrn Dr. Löffler je gebissen oder Furcht vor ihm gezeigt. Die Tiere scheinen im Gegenteil Vergnügen an der Operation zu finden. Dies ist um so merkwürdiger, als Herr Dr. Löffler nachweisbar keine betäubende Mittel anwendet."

Zur Orientirung des Lesers sei hier über die verschiedenen Operationen Folgendes mitgeteilt:

Sollten z. B. bei Fohlen, die durch die nachrückenden Pferdezähne bereits locker gemachten Milchzähne nicht rechtzeitig abgeworfen werden, so kommt es leicht zu schmerzhaften Reizungen des Zahnfleisches, oder auch keilen sich diese Milchzähne fest und geben so Anlaß zu dem sog. Doppelgebiß, falls sie nicht die Schneidezähne in eine schiefe Stellung drängen. Derartige Milchzähne sind also möglichst bald zu entfernen. Sitzt der Zahn sehr lose, so kann er leicht mit einem gewöhnlichen Schlüssel ausgezogen werden, andernfalls muß man zur Zange greifen.

Zu lange Zähne werden mittelst einer Zahnsäge oder einer Beißzange verkürzt; Zahnfisteln — man beobachtet dieselben am häufigsten an einem der ersten drei Backenzähne des Unterkiefers — werden am schnellsten und sichersten durch Entfernung des kranken Zahnes geheilt, scharfe Zahnspitzen und Kanten werden durch Zahnhobel, resp. Zahnraspel beseitigt u. s. w.

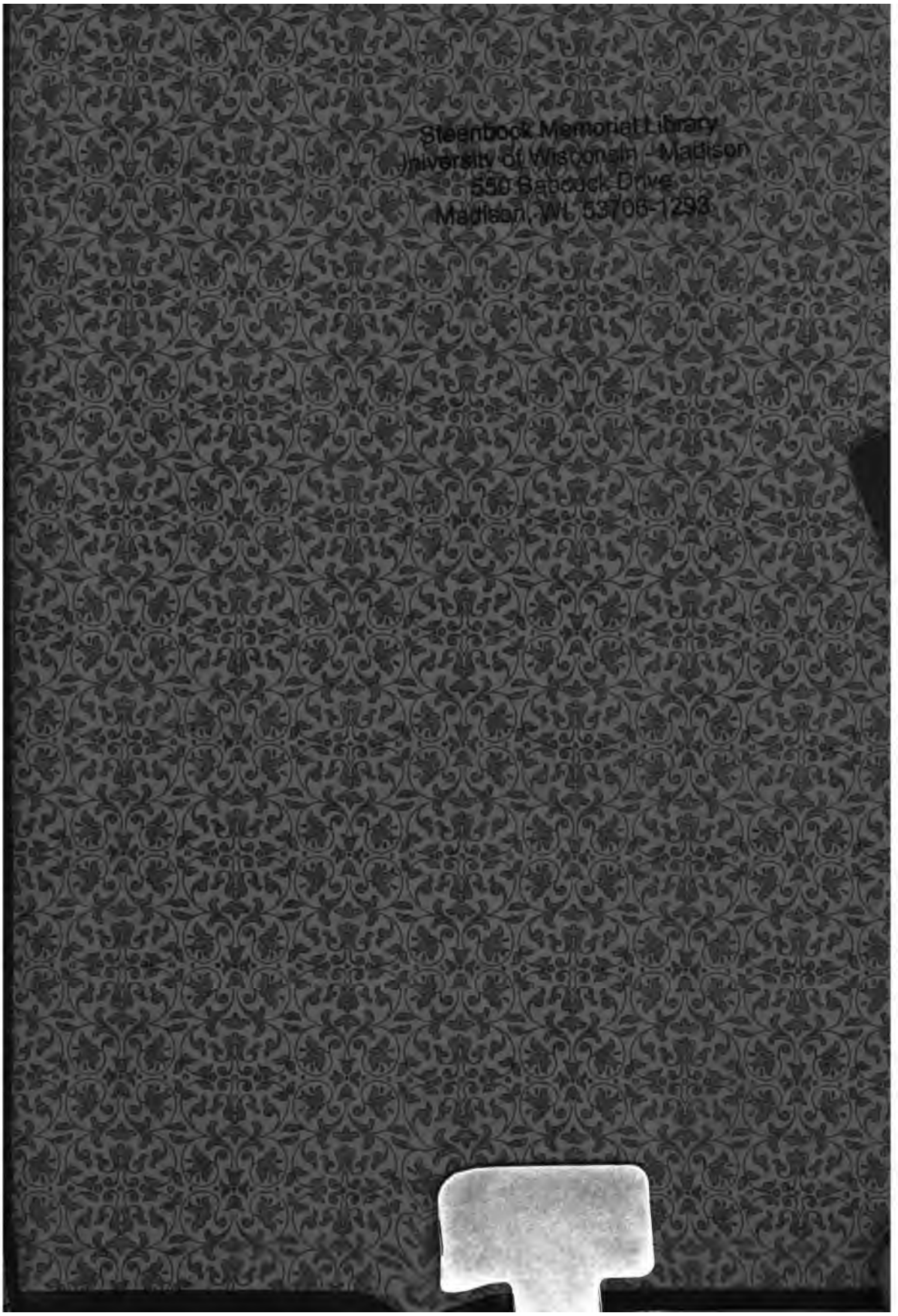
Aus allem dem geht hervor, daß das Pferd bei entstehenden Zahnleiden ebenso wenig wie der Mensch den Zahnarzt entbehren kann. Es ist auch deshalb ein erfreulicher Umstand, daß erfahrene Tierärzte damit begonnen haben, diesen Zweig ihrer Wissenschaft zum Gegenstand besonderer Studien zu machen. Einen lebhaften Impuls hierzu gaben Friedrich Günther, weil. Direktor der Königl. Tierarzneischule zu Hannover und sein Sohn Karl Günther, Hauptlehrer an derselben Schule, welche ihre auf dem Gebiete der Zahnkrankheiten der Tiere gesammelten reichen Erfahrungen in dem klassischen Werke „die Beurteilungslehre des Pferdes" veröffentlicht haben.

Bei Operationen, z. B. dem Ausziehen eines noch festen Backenzahnes, wird das Pferd geworfen werden müssen. Untersuchungen der Zähne lassen sich aber auch ohne Werfen bewerkstelligen. Einige gut instruirte Gehilfen wird der Operateur jedoch auch dabei nicht entbehren können.

Der eine Gehilfe stellt sich rechts vom Pferde auf, dessen rechtes Ohr er mit der linken Hand festhält, während er die rechte auf das Nasenbein des Pferdes ungefähr 15 cm ober den Nüstern legt. Der zweite Gehilfe hält das linke Ohr des Pferdes mit der rechten Hand fest, während die linke die Zunge des Pferdes ergreift und auf der linken Seite aus dem Maule herauszieht. Unterdessen be-

sichtigt der Operateur die Zähne im Ober- und Unterkiefer auf der rechten Seite. Sobald er damit fertig ist, tauschen die beiden Gehilfen ihre Rollen. Nr. 1 nimmt also auf der rechten Seite die Zunge aus dem Maul des Pferdes, und Nr. 2 legt seine linke Hand auf das Nasenbein des Pferdes, worauf der Operateur die Zähne der linken Seite untersucht. Die Zunge soll hierbei festgehalten, aber nicht gerissen werden, auch dürfen die Gehilfen nicht die Nüstern des Pferdes zusammenpressen. Mit genauer Beobachtung dieser Verhaltungsmaßregeln wird die Anwendung der Bremse und anderer Zwangsmittel in den meisten Fällen vermieden werden können.

89052490240

b89052490240a

Steenbock Memorial Library
University of Wisconsin - Madison
550 Babcock Drive
Madison, WI 53706-1293